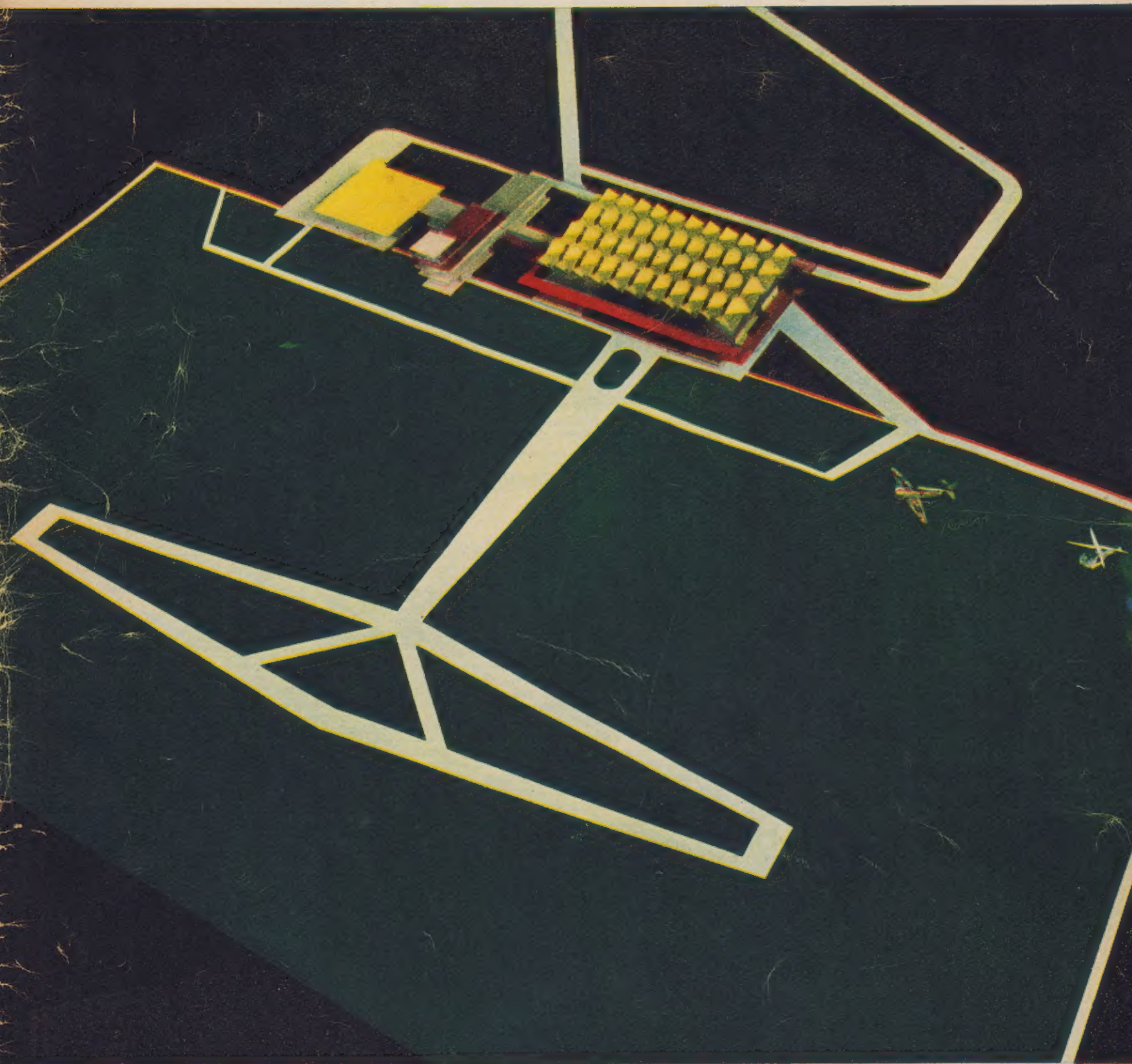


- Spartakiada w lotnictwie bombowym (str. 4-5)
- Tajemnicza kanapa (str. 14-15)
- Najstłynniejszy szybowiec Polski Ludowej (str. 16-17)

W konkursie na projekt nowego dworca lotniczego w porcie na Okęciu zwyciężył zespół w składzie: inż. inż. Jan Dobrowolski, Krystyna Król-Dobrowolska, A. Włodarz i C. Cywiński. Na zdjęciu makieta terenu projektowanego dworca lotniczego.
Foto: F. ZWIERZCHOWSKI

SKRZYDLATA POLSKA

NR 30 (472) • 24. VII. 60 • ROK XVI • CENA 2 zł



22.VII. NIECH ŻYJE NASZA OJCZYZNA 22.VII.
1944 POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA 1960

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. FAI zatwierdziła niedawno kilka światowych rekordów spadochronowych, ustanowionych przez skoczków radzieckich. Są to: skok z wysokości 1500 m na celność lądowania — wynik 1 m 18 cm — W. Goresławiec, skok grupowy dzienny z wysokości 1500 m na celność lądowania — wynik 31 cm — J. Bowszilkow, G. Jewsieczk, I. Sikorski, D. Muchaczew i G. Klepinin, nocny skok kombinowany z wysokości 600 m na celność lądowania — wynik 2 m 22 cm — W. Zubowa.

● Z portu lotniczego Szeremietiewo pod Moskwą wyleciał do Arktyki samolot lotnictwa polarnego, wiozący na swym pokładzie grupę młodzieży moskiewskiej. Są to absolwenci szkół dramatycznych, filmowych i dziennikarskich.

● Pierwsze loty odbył pomyślnie nowy radziecki śmigłowiec pasażerski „Małenki”. Zbudowany został on na bazie znanego śmigłowca Ka-18 przez zespół pod kierownictwem znanego konstruktora N. J. Kamowa. Śmigłowiec posiada silnik A. Iwczenki o mocy 280 KM i przewozi trzech pasażerów na odległość 300 km z prędkością maksymalną 180 km/h.

★

ALGERIA. W czasie od 25 do 30 czerwca br. oddziały Algierskiej Armii Narodowo-Wyzwoleńczej zestrzeliły 18 samolotów francuskich.

★

SUDAN. Cała prasa kairska podaje za agencją MEN wiadomość, że w dniu 2 lipca br. na lotnisku w Chartumie (stolica Sudanu) wylądował przymusowo amerykański samolot U-2. Jest to jeszcze jednym dowodem, że samoloty tego typu latają bezkarnie w celach szpiegowskich nad terytorium innych państw.

★

KOREA POŁUDNIOWA. 7-ma amerykańska dywizja stacjonująca na terytorium Korei południowej przeprowadziła próbną ostrzałkę zdalnie kierowanego pocisku rakietowego „Honest John” z głowicą imitującą głowicę atomową.

★

JAPONIA. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy bieżącego roku w prefekturze Nagasaki zmarła 21 ofiara choroby popromiennej — skutek działania amerykańskiej bomby atomowej zrzuconej 15 lat temu. Jest to o trzy ofiary więcej niż w analogicznym okresie roku przeszłego i dwa razy więcej niż w r. 1956.

★

FRANCJA. Na posiedzeniu rządu francuskiego przedłożony został projekt budżetu państwowego Francji na rok 1961. Projekt przewiduje wyasygnowanie 12 miliardów franków na stworzenie „atomowej siły uderzeniowej”.

★

USA. Jak donoszą korespondenci brytyjscy z USA, rząd Stanów Zjednoczonych ma zamiar w najbliższym czasie przybliżyć do terytoriów ZSRR stanowiska rakiet „Polaris”, uzbrojonych w głowice wodorowe. Amerykanie toczą obecnie rozmowy z Anglią i innymi państwami zachodnioeuropejskimi, w celu nakłonienia ich, aby amerykańskie okręty podwodne wyposażone w rakiety „Polaris” otrzymały zezwolenie na bazowanie w portach europejskich.

★

SOMALI. W Mogadysz (stolica Somalii) wylądował specjalny samolot radziecki Il-18, który przywiózł delegację rządu ZSRR na uroczystości proklamowania nowego niepodległego państwa afrykańskiego — Somalii.

Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji



Na podium zwycięzców. Stoją: w środku — Stanisław Ackerman, pierwszy z lewej — Stanisław Kasperk, pierwszy z prawej — Stefan Studencki. Foto: B. Koszewski

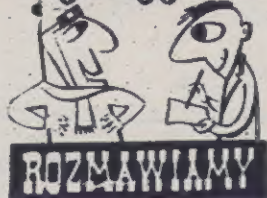
10 LIPCA br. zakończono zostały na Gocławiu w Warszawie Mistrzostwa Polski w akrobacji samolotowej na rok 1960. W wyniku eliminacji rozegranych w pierwszych dniach zawodów do finałów zakwalifikowało się pięciu zawodników. Po wykonaniu akrobacji obowiązkowej i dowolnej największą ilość punktów wśród finalistów uzyskał Stanisław Ackerman z Aeroklubu Kujawskiego — 520 na 600 możliwych. On też został mistrzem Polski w akrobacji samolotowej na ten rok. Ubiegłoroczny mistrz Stanisław Kasperk (Aeroklub Świdnicki) uzyskał drugą lokatę, a rewelacja eliminacji Stefan Studencki z Aeroklubu Zielonogórskiego wywalczył trzecie miejsce.

Aczkolwiek stawka pilotów walczących była na ogół wyrównana, to finały stały jednak na znacznie wyższym poziomie od eliminacji. Szczególnie udanie wypadły tu akrobacje dowolne.

Spośród czołowej grupy pilotów wyłonieni zostaną w najbliższym czasie reprezentanci Polski na mistrzostwa świata, które rozegrane zostaną w tym roku w Bratysławie. (r)

Z SAMOLOTOWYM MISTRZEM POLSKI W AKROBACJI STANISŁAWEM ACKERMANEM

W tym tygodniu



TEGOROCZNYM samolotowym mistrzem Polski w akrobacji został w wyniku zawodów rozegranych na Gocławiu pilot Aeroklubu Kujawskiego Stanisław Ackerman. Nowy mistrz na rok 1960 jest wprawdzie pilotem znanym, ale jego zwycięstwo było raczej miłą niespodzianką, tym bardziej, że pokonał on w pięknym stylu zeszłorocznego mistrza, głównego faworyta w tej konkurencji Stanisława Kasperka i rewelacyjnego pilota w eliminacjach — Studenckiego z Zielonej Góry. Stanisław Ackerman uprawia sport lotniczy już od roku 1948 w rodzinnym Aeroklubie Kujawskim. Do tej pory ma w sumie wylatanych ponad 2 000 godzin.

Z sympatycznym młodym zwycięzcą przepro-

wadziłem krótki wywiad po zakończeniu zawodów. A oto co powiedział świeżo kreowany mistrz.

— Podczas eliminacji zająłem czwarte miejsce i dzięki temu znalazłem się w finałowej piątce. Akrobację obowiązkową i dowolną starałem się wykonać jak najlepiej. Szczególnie dobrze „kreć” mi się dowolna. Sądziłem, że pozwoli mi to na uplasowanie się w czołówce. Tymczasem odniosłem jeszcze większy, tak bardzo dla mnie miły sukces.

— Kogo uważał Pan za najgroźniejszego przeciwnika?

— Bardzo poważnie liczyłem się ze zwycięstwem dotychczasowego mistrza Kasperka. Groźnymi przeciwnikami byli dla mnie Studencki i mój pierwszy instruktor Flis.

— Czy przygotowywał się Pan do mistrzostw?

— Praktycznie rzecz biorąc nie było na to czasu. Program figur obowiązkowych otrzymałem zaledwie miesiąc przed mistrzostwami. Ale nawet i tego mie-

siąca nie udało mi się w pełni wykorzystać na trening; jak wiadomo ostatni miesiąc był kiepski, jeśli chodzi o warunki meteorologiczne.

W związku z tym akrobacja dowolna była w pewnym sensie improwizacją.

— Czy można liczyć się z sukcesami reprezentantów Polski na mistrzostwach świata w Bratysławie?

— Trudno w tej chwili snuć jakieś rozważania. Można natomiast stwierdzić, że gospodarze posiadają dobry sprzęt akrobacyjny,

k którego my nie posiadamy.

— Jakże ma Pan za interesowania pozalotnicze?

— Moją pasją poza lotnictwem jest pływanie, sporty wodne, a poza tym... „lotniczy” brydż.

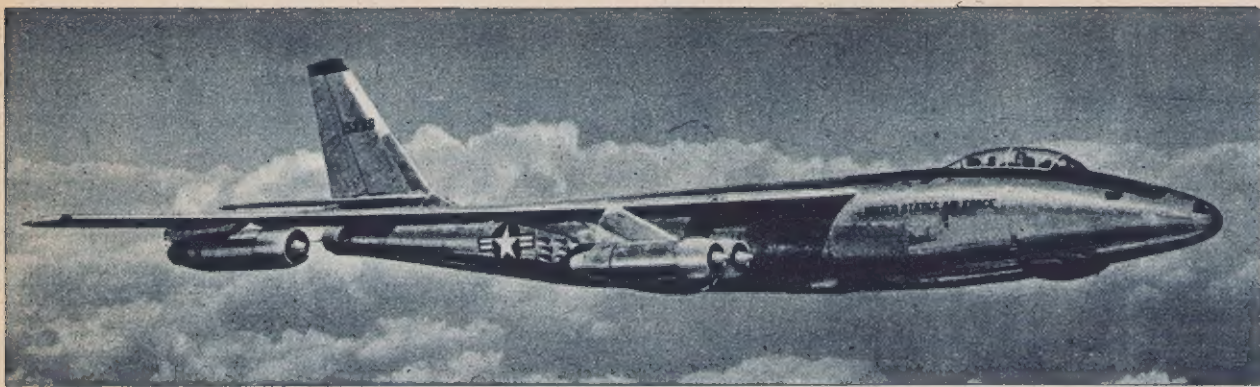
W tym roku wezmę się chyba poważnie za zdobycie trzeciego diamentu do Złotej Odznaki Szybowcowej. W swoim czasie byłem jednym z pierwszych w Polsce, którzy zdobyli pierwszy diament. Koniecznie muszę go w tym roku zdobyć...

M. RZESZOWSKI

Stanisław Ackerman

Foto: B. Koszewski





Sześciośmigłowy odrzutowy samolot Boeing RB-47 E.

ZNÓW PROWOKACYJNY LOT SAMOŁOTU AMERYKAŃSKIEGO NAD TERYTORIUM ZSRR

W DNIU 1 lipca br. nad Morzem Berentsa w rejonie Półwyspu Kolskiego służba obserwacyjna obrony przeciwlotniczej wojsk radzieckich wykryła nieznanego samolotu wojskowy kierujący się ku granicom ZSRR. W związku z tym wystartował pocigowiec, który miał zidentyfikować przynależność państwową oraz zapobiec ewentualnemu wtargnięciu w granice kraju.

Pilot radzieckiego myśliwca stwierdził, że samolot lecący już nad terytorium Związku Radzieckiego w odległości 22 kilometrów od Przylądka Swiatoj Nos i zmierzający w stronę Archangielska posiadał znaki rozpoznawcze lotnictwa wojskowego USA. Pomimo sygnałów radzieckiego myśliwca, aby samolot amerykański towarzyszył mu do lądowania, kontynuował on w dalszym ciągu lot. Wobec tego, zgodnie z rozkazem posiadanym przez siły zbrojne ZSRR w sprawie ochrony granic radzieckich, samolot amerykański został zestrzelony o godzinie 18.30 czasu moskiewskiego na wschód od Przylądka Swiatoj Nos.

W niedługim czasie potem radziecki statek wyłowił na wodach terytorialnych ZSRR dwóch ludzi z załogi zestrzelonego samolotu: porucznika nawigatora Richarda McCone (ur. 1932 r. w Stanie Missourri) oraz porucznika pilota Freemana Bruce Wanstead (ur. w 1935 r. w stanie Nowy Jork).

Podczas przesłuchania McCone i Wanstead stwierdzili, że 6-silnikowy bombowiec typu RB-47 należał do eskadry amerykańskiego wywiadu, wchodzącego w skład 55 skrzydła i wykonywał specjalne zadanie o charakterze wywiadowczym. Samolot wyposażony był w dwa działka 20-milimetrowe z kompletem amunicji i posiadał komorę ze specjalną wywiadowczą aparaturą fotograficzną i radioelek-

tronową. Oprócz nich samolotem leciało jeszcze czterech ludzi: dowódca załogi Palma oraz trzej oficerowie-fotooperatorzy, specjaliści od aparatury radiowo-elektronicznej — kpt. Pows, por. por. Wawfort i Philips.

Poszukiwania dalszych członków zestrzelonego samolotu nie dały rezultatu. Wyłowiono jeszcze tylko ciało kpt. Palma.

Jak wynika z dalszych zeznań, RB-47 wystartował z amerykańskiej bazy wojskowej w Brize-Norton (Anglia) o godz. 10 (czasu Green-

wich) i leciał trasą prowadzącą wzdłuż północnych wybrzeży Norwegii i ZSRR. Po wykonaniu zadania miał wrócić do macierzystej bazy w Brize-Norton w Anglii. Jeszcze przed startem komendant major Deball poinformował załogę samolotu, że ze względu na tajemnicę lotu nie mogą oni utrzymywać regularnej łączności radiowej.

W związku z nowym naruszeniem terytorium radzieckiego przez samolot amerykański rząd ZSRR wystosował noty protestacyjne do rządów USA, Anglii i Norwegii.

Współpraca APRL z GST



5 lipca br. nastąpiło podpisanie protokołu o dalszej współpracy między Aeroklubem PRL i GST (NRD).

W podpisaniu protokołu udział wzięli ze strony polskiej: A. Matheus, T. Rejniak, J. Adamek, a ze strony niemieckiej H. Schubert i D. Lück.

Na zdjęciu: Moment podpisania protokołu. Foto: B. Koszewski

APEL ZBoWiD W POZNANIU

ZARZĄD poznańskiego Okręgu ZBoWiD w ramach swej działalności zainteresował się bezimienną mogiłą oficerów żołnierzy byłego 3 pułku lotniczego w Poznaniu, poległych 1 września 1939 roku podczas bombardowania na Ławicy. W grobie spoczywa 39 poległych i obecnie przystąpiono do ustalania nazwisk ofiar nalołu. W związku z tym poznański okręg ZBoWiD Poznań, Al. Lampego 10 zwraca się z apelem do osób, które by mogły udzielić jakiegokolwiek informacji o poległych oficerach i żołnierzach.

ASTRONAUTYKA

Transit-IV. 22 czerwca br. lotnictwo amerykańskie wystrzeliło 2-stopniową rakietę typu „Thor-Able”, która wyniosła na orbitę okołoziemską 2 sztuczne satelity. Jeden z satelitów o ciężarze 181 KG nosi nazwę Transit-IV. Jeśli chodzi o drugi, to wiadomo tylko, że przeznaczony jest on do badań promieniowania słonecznego w jonosferze. Oba satelity wejdą na orbitę. (r)

DISCOVERER-12. Nowa próba w dniu 29 czerwca br. z wystrzeleniem sztucznego satelity Ziemi z serii Discovererów nie powiodła się. Discoverer-12 wyposażony był w pojemnik, który miał odłączyć się od rakiety po wykonaniu kilku okrążeń wokół Ziemi.

SATURN — amerykańska rakietą międzyplanetarna przechodzi obecnie stadium eksperymentalne. W przyszłości rakietą ta ma wynieść w przestrzeń kosmiczną satelitę o ciężarze 12 ton, na którego pokładzie znalazłoby się dwóch astronautów.

Niedawno „Saturn” poddany został próbie laboratoryjnej. Obciążono mianowicie raketę ciężarem 700 ton, a następnie uruchomiono wszystkie silniki. W czasie tylko 2 minut silniki zużyły 370 tys. kg paliwa ciekłego.

Podczas pracy silników specjalne obliczenie prowadził mózg elektroniczny.

Koszt ołbrzymiej rakiety wynosi 25 milionów dolarów, a cały program „Saturn” 700 milionów dolarów.

Uwaga uczestnicy obozów Lotniczego Przystosowania Wojskowego AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ ogłasza KONKURS

na najciekawiej napisane wspomnienie lub opowiadanie o życiu młodzieży na obozie Lotniczego Przystosowania Wojskowego. Udział w konkursie może wziąć każdy uczestnik obozu LPW, który do dnia 31 października 1960 roku prześle napisane przez siebie wspomnienie lub opowiadanie pod adresem: Dział Propagandy Aeroklubu PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55. Prace konkursowe winny być podpisane imieniem i nazwiskiem autora oraz zaopatrzone w adres, zaś na kopercie oznaczone słowem „Konkurs”.

Jury Konkursu w składzie:
red. mjr Wiktor Wionczek

red. Jerzy Konieczny
red. Tadeusz Pajda
przyzna za najciekawsze prace następujące nagrody:

I nagroda: aparat radiowy „Szarotka”

II nagroda: zegarek na rękę

III nagroda: aparat fotograficzny oraz 10 wyróżnień w postaci wartościowych wydawnictw i publikacji lotniczych.

Wyniki Konkursu na wspomnienie z obozu Lotniczego Przystosowania Wojskowego ogłoszone zostaną w dniu 15. XI. 1960 roku.

Prace nagrodzone będą publikowane na łamach „Skrzydlatej Polski”.

Przyjemny telegram

Do redakcji nadszedł miłej treści telegram, który wysłał jeden z najlepszych szybowników czechosłowackich Vladislav Zejda, znany rekordzista świata i zwycięzca w klasie otwartej II Szybowcowych Mistrzostw NRD. Oto treść telegramu:

GRATULUJE POLSKIM SZYBOWNIKOM WIELKICH SUKCESÓW W KOLONII

VLADISLAV ZEJDA

W imieniu naszych szybowników dziękujemy sympatycznemu Vladislavowi za przyjacielskie uznanie i pamięć.

S

P

A

R

T

A

K

I

A

D

A

W LOTNICTWIE

bombronizym

BYŁ to pokaz kunsztu i precyzji. Przez cztery dni najlepsze załogi lotnictwa bombowego nie ustępowały sobie w walce o tytuł mistrzowskiej załogi i mistrzowskiego zespołu Wojsk Lotniczych i OPL OK. Cztery dni porywających zmagania doskonale wyszkolonych załóg zrobiły swoje. Nie sposób przeto zapomnieć tej pięknej i pełnej emocji walki. Oglądaliśmy ją chyba po raz pierwszy w krótkiej historii mistrzostw.

Gdy jeszcze rok temu zawodnicy otrzymali po raz pierwszy do rąk regulamin zawodów, idea mistrzostw zaczynała się dopiero krystalizować. Załogi traktowały swój udział w zawodach jako wolny egzamin sprawności bojowej. To było rok temu...

Drugie zawody w lotnictwie bombowym były już imprezą wysokiej klasy sportowej. Atmosfera zawodów oraz wyniki jakie osiągnęły załogi przekonały nas, że mistrzostwa są imprezą niezwykle popularną i nade wszystko pożyteczną.

Do tegorocznych zawodów przystąpiły najlepiej wyszkolone załogi i zespo-

ły lotnictwa bombowego. Wymieńmy tylko dla przykładu zespoły: kpt. pil. Władysława BIRY, kpt. pil. Henryka BARANOWSKIEGO oraz kpt. pil. Zbigniewa MICHNOWSKIEGO.

O palmę pierwszeństwa w konkurencjach indywidualnych walczyły wszystkie bez wyjątku załogi. Do ostatniego dnia zawodów ważyły się losy, komu przypadnie w udziale zwycięstwo.

Wyrównany poziom zawodników stwarzał jednakowe szanse. Każdego niemal dnia wysuwała się na czoło inna załoga i inny zespół. Szczególne nadzieje łączono jednak z załogami: kpt. pil. Jerzego MATUSZEWSKIEGO, por. pil. Stanisława LIPOWSKIEGO oraz mistrzowską załogą por. pil. Józefa CHOLEWY.

Drugie zawody różnią się od poprzednich tym, że przy zaostrożonych kryteriach oceny i wprowadzeniu konkurencji trudniejszych załogi i zespoły reprezentowały wysoki i wyrównany poziom. Przy tym wszystkim mieliśmy okazję oglądać imprezę, w której wybitnie dominowała sportowa rywalizacja. Bywało, że członkowie załóg powracający z kolejnego zadania



Lot na bombardowanie

biegli wprost z kabin do tablicy wyników.

Załogi i zespoły pilnowały się nawzajem. Każda zmiana w tabeli wyników była skrupulatnie analizowana. Wszelkie plany i taktyczne założenia załogi trzymały w ścisłej tajemnicy.

Od pierwszego do ostatniego dnia zawodów toczyła się zacięta i pełna niespodzianek rywalizacja. Aktualny mistrz indywidualny lotnictwa bombowego — załoga por. pil. Edwarda CHARYSZYNA zajmowała po pierwszym dniu zawodów siódme miejsce w tabeli punktacji. W drugim dniu wysunęła się już na piąte miejsce. Odtąd każdego następnego dnia załoga windowała się w górę przeskakując po dwa miejsca w tabeli. W ostatnim dopiero dniu załoga ta miała rozegrać decydującą walkę z dobrze przygotowaną załogą por. pil. Stanisława LIPOWSKIEGO. Obie załogi dzieliła od pierwszego miejsca różnica zaledwie 100 punktów. Załozce por. pil. CHARYSZYNA potrzebna była wówczas tylko jedna bomba w celu...

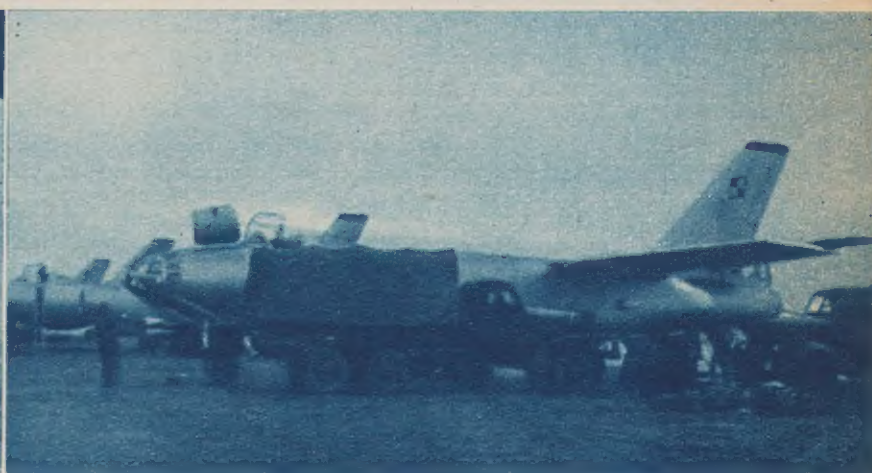
Ostatnią konkurencją było właśnie bombardowanie obiektu na poligonie nocą z dużej wysokości.

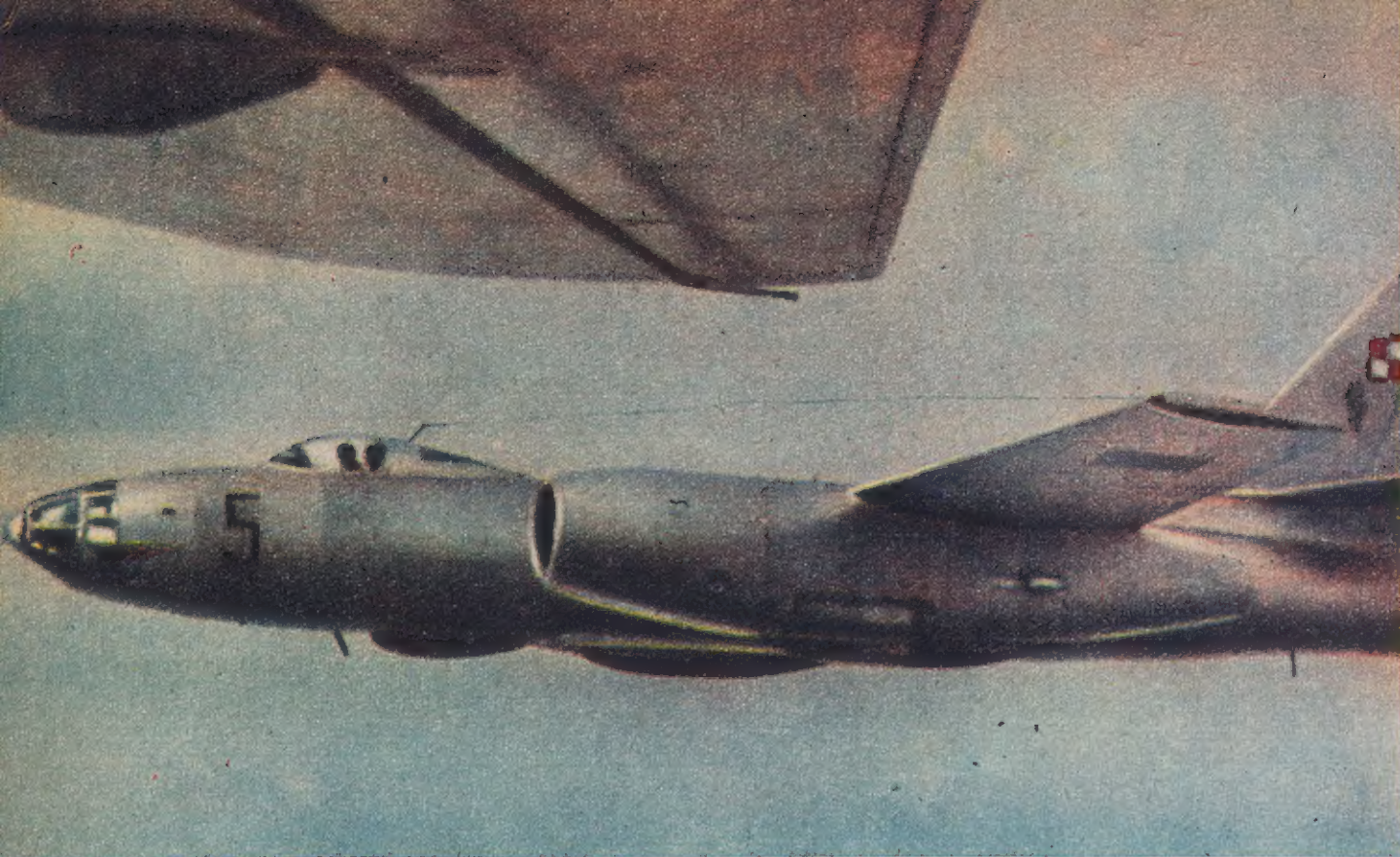
Tej nocy warunki meteorologiczne były wyjątkowo trudne. Na trasie oraz w okolicy poligonu rozmięciły się groźne chmury burzowe. Dolna podsta-

Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski wręcza puchar przechodni dowódcy mistrzowskiego zespołu kpt. pil. Michnowskiemu.



Z LEWEJ — NIZEJ: Na lotnisku panuje jeszcze spokój, ale już wkrótce pieczę nad samolotami obejmą współzawodniczące ze sobą załogi. Z PRAWEJ: Jest już wieczór, lity szykują się do nocnego bombardowania.





„Przed nami — cel!”



Mistrzowska załoga lotnictwa bombowego. Od lewej: dowódca załogi por. pil. Edward Charyszyn, nawigator kpt. Robert Michliew i strzelec rtg. sierż. Henryk Kretowicz.

wa chmur sięgała 1800 metrów, górnej nie udało się określić. Przeciętna prędkość wiatru na wysokości 6–7 tys. metrów wynosiła 100 km/godz.

Załoga por. pil. Charyszyna lecąc na wysokości 7 tys. metrów znajdowała się cały czas w chmurach. Na samolocie wystąpiło silne oblodzenie. Zamarzyło niemal całkowicie oszklelenie kabiny...

Następnego dnia rano ogłoszono wyniki bombardowania: załoga por. pil. Charyszyna miała w celu nie jedną, a cztery bomby. Zwycięstwo było mrowane.

W tę dramatyczną noc wykonały również zadanie pozostałe załogi. Przykładem szczególnego opanowania był zeszłoroczny mistrz indywidualny — załoga por. pil. Cholewy. Od momentu startu do momentu lądowania pilot prowadził samolot w chmurach i opadach deszczu. Wykonując lot na dużej wysokości por. pil. Cholewa stwierdził w pewnej chwili, iż nie jest w stanie zredukować obrotów lewego silnika z maksymalnych do wymaganych. Pomimo, że mistrz miał wyjątkowego pecha, pokazał jednak wysoki kunszt opanowania techniki pilotażu.

Podobnie jak w konkurencjach indywidualnych tak i w zespołowych zawodnicy przedstawiali wysoki, a jednocześnie bardzo wyrównany poziom.

Mistrzowski zespół kpt. pil. Zbigniewa Michnowskiego uzyskał w ostatecznym podsumowaniu wynik wyższy od

zespołu, który zajął ostatnie miejsce, o niecałe 300 punktów. Można sobie na podstawie tego wyobrazić, jak niewielkie musiały być różnice w punktacji czołowych zespołów. Zespół kpt. pil. Michnowskiego był jednym z najciekawszych zespołów. Z dnia na dzień wypracowywał on sobie nie najefektowniejsze może, ale za to równe wyniki w poszczególnych konkurencjach. Zaskoczeniem w pewnym stopniu było natomiast zdecydowane wysunięcie się na czoło zespołów — zespołu kpt. pil. Władysława Biry. Zespół ten zajął drugie miejsce i uzyskał tytuł wicemistrza.

Wszystkie załogi biorące udział bądź to w konkurencjach indywidualnych, bądź też w konkurencjach zespołowych, osiągnęły w okresie szkolenia w 1959–60 roku w pełni pomyślne wyniki. Odzwierciedleniem tych postępów były właśnie mistrzostwa.

Bardzo dobre wyniki uzyskały załogi w bombardowaniu indywidualnym i zespołowym obiektu na poligonie z małej wysokości. Zadanie to wykonały wszystkie załogi.

Komisja sędziowska wysoko oceniła również doskonale wprost opanowanie przez załogi takiego elementu jakim jest wyjście w określonym czasie na nakazany punkt. Załogi wykonały to zadanie z dokładnością 1–4 sek.

Lepsze wyniki aniżeli w roku ubiegłym osiągnęły załogi w konkurencji lądowania samolotu z jednym wyłączonym silnikiem.

Wyjątkowo trudne warunki atmosferyczne w czasie tegorocznych zawodów zmusiły załogi do szczególnie starannego przygotowania się przed wykonaniem zadania na ziemi oraz wyczerpanej pracy w powietrzu. O tym, na którym miejscu uplasuje się dana załoga, decydował nie tylko wysiłek i orientacja pilota, ale także opanowanie nawigatora oraz strzelca rtg.

Koleżeństwo i zgranie załóg w wykonywaniu swoich czynności w powietrzu i na ziemi stanowiły w poważnym stopniu o powodzeniu w walce o mistrzowskie tytuły w lotnictwie bombowym.

Tekst i zdjęcia: KAROL SZELĄG



Lecą: Na drodze bojowej ukazały się nagle sylwetki samolotów. Komisja sędziowska poligonu oczekuje momentu zrzucenia bomb.



Spadły! Kłęby brunatnego dymu na horyzoncie określają miejsce upadku groźnego ładunku. Pomiar z 30-metrowej wieży prowadzi szer. Roman Sobkowski.

1000 SKOKÓW JERZEGO ŁOBODDY

TADEUSZ MALINOWSKI



TYSIĄC skoków to niewątpliwie pewnego rodzaju jubileusz, na który trzeba czekać kilka ładnych lat. I nie tylko czekać, ale w ciągu tego okresu skakać. Wykonać tysiąc skoków ze spadochronem — to nie lada osiągnięcie.

Gdy wracam do wspomnień sprzed kilku lat, przypominam sobie Jurka Łobodę z I Spadochronowych Mistrzostw Polski w Nowym Targu w 1954 roku. Wtedy to zaprezentował się jako zwycięzca najtrudniejszej konkurencji. Zdobył nagrodę „Skrzydlatej Polski” w postaci postumentu „Ikar” i ogólne uznanie uczestników mistrzostw. W końcowej klasyfikacji zajął 5 miejsce. Był to duży sukces sportowy. Ale z drugiej strony w tamtym okresie Łobodda należał już do zaawansowanych spadochroniarzy. Miał na swym koncie 310 skoków, 23 lata i młodzieńczy zryw do rywalizacji sportowej i ustanawiania rekordów. Tak, to były lata, które pozostają najdłużej w pamięci.

Jurek Łobodda w swej działalności spadochronowej zawsze wykazywał dużą pracowitość i sumiennie wywiązywał się z nałożonych nań obowiązków. Nie brakowało mu inicjatywy i pomysłowości. Nic się nie zmienił. Pozostał taki sam do dnia dzisiejszego. Początkowo pracował jako instruktor spadochronowy, a później jako skoczek doświadczalny.

W tym zawodzie zatrudniony jest do dnia dzisiejszego.

Jadąc na lotnisko przepełnionym autobusem 113, jakoś nie chciało mi się wierzyć, że tak szybko mijają lata, że jesteśmy od tamtego okresu o wiele starsi i bogatsi w doświadczenia. Od pamiętnego Manifestu Lipcowego mija 16 lat. Jurek Łobodda miał wtedy trzynaście lat. Czy przypuszczał, że w 1960 roku wykona swój tysięczny skok ze spadochronem? Sądzę, że mógł tylko marzyć o lataniu.

Jak to było z tysięcznym skokiem? Rzecz działa się 18 czerwca 1960 roku w godzinach popołudniowych na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Oczywiście takiej okazji nie przepuścili dziennikarze i fotoreporterzy warszawscy. Zjawił się również operator Polskiej Kroniki Filmowej Karol Szczeciński. Przyjechał także przedstawiciel telewizji, aby niecodzienne zdarzenie utrwalić na taśmie filmowej.

Na Gocławiu zebrało się liczne grono spadochroniarzy, w większości kolegów i przyjaciół Łoboddy, pragnące nie tylko asystować przy takim skoku, ale właśnie przy tej okazji złożyć jubilatowi serdeczną gratulację.

Na pewno ktoś mógłby się pomylić, gdyby sądził, że z Łobodą będzie można spokojnie porozmawiać. Wprost przeciwnie. Dziennikarze po

prostu wyrwali go sobie z rąk. Jeden z kolegów dowcipnie zauważył, że Jurek jest „podawany” niczym piłka, którą się chwytą i trzymają najdłużej. Ale Łobodda co pewien czas przerywał pytanie, grzecznie przepraszał i biegał kilkanaście kroków w prawo od kwadratu do leżących chorągiewek, przy pomocy których przyjmował lub wysyłał w powietrze samoloty. Po prostu kierował startem. I tym razem nie potrafił odmówić zastępstwa.

Chmury unosiły się coraz wyżej. Niebo stawało się pogodniejsze i wróżyło warunki, przy których będzie można wykonywać skoki. Jurek Łobodda, Mistrz Sportu, rekordzista krajowy i międzynarodowy, zajmował miejsce w samolocie. Miał wykonać 999 skok z samolotu. I tym razem wysłuszony CSS-13 wyniósł Łobodę na wysokość 600 metrów, z której po pewnym czasie opadł na ziemię. Wśród zebranych wzrosło podniecenie. Po kilkunastu minutach Jurek Łobodda uzbrojony w uśmiech i w dwa spadochrony jeszcze raz wzleciał pod chmury. Razem z nim wystartował, skrzydło obok skrzydła, samolot z operatorem Polskiej Kroniki Filmowej Karolem Szczecińskim. Pułap chmur podniósł się na tyle, iż skok można było wykonać z wysokości 800 metrów. Wreszcie samolot nadleciał nad lotnisko. Młodzi chłopcy, którzy przyszli po autograf do dzisiejszego jubilatą, nie mogąc się doczekać tysięcznego skoku prowadzili między sobą zacięty spór:

— Założę się o czekoladę, że teraz wyskoczy!

— Już przegrałeś...

— Dajesz czekoladę i to z orzechami.

— Ja się przecież nie zakładałem. Co wy ode mnie chcecie?

— A ja wam mówię, że teraz skoczy ze skrzydła!

— Widzisz, jak wyglądasz? Szkoda, że nie dajesz czekolady.

— Co ty myślisz, że nałwengo znalazłeś?

— Nie, tylko specja od spadochronów...

— Przestań, nie wygłupiaj się.

Wtedy, gdy chłopcy opuścili na chwilę głowy, nastąpił skok Łoboddy. Była godzina 16.04. Spadochron otworzył się prawidłowo i po czterech minutach Łobodda wylądował na zielonej murawie lotniska, w pobliżu obserwującej go grupy spadochroniarzy, dziennikarzy, kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego i sympatyków tego sportu. Wtedy podbiegły dwie małe dziewczynki i wręczyły mu wraz z życzeniami kwiaty. Potem pierwszy złożył gratulacje przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu Lekkiego, ponieważ Łobodda jest pracownikiem wytwórni podlegającej temu resortowi. Oprócz osobistych gratulacji w imieniu ministra, Łobodda otrzymał również od niego nagrodę.

Z kolei otoczyli go koledzy i znajomi, zresztą wszyscy, którzy przybyli na tę uroczystość. Drugą osobą, która składała Łobodzie gratulacje, był redaktor „Skrzydlatej Polski”, jako że prasa, a szczególnie lotnicza, zawsze jest pierwsza. Następnie jubilat wpadł w objęcia własnej żony, nie mogącej doczekać się na swoją kolej. Inni musieli trochę pocierpieć, bo fotoreporterzy robiący przez cały czas zdjęcia tej okazji nie chcieli gładko przepuścić. Trudno wszystko opisać. Sciskano go i całowano z uciechy i z satysfakcji. Następnie podrzucano do góry i śpiewano sto lat. A później — na prośbę telewizji Jurek wykonał swój 1001 skok z samolotu.

Tak więc Łobodda jako drugi spadochroniarz w Polsce — po Zdzisławie Szwedziku — wykonał tysięczny skok z samolotu.

Jeszcze raz składamy gratulacje. Życzymy mu, aby w możliwie najkrótszym czasie doczekał się jubileuszu z okazji 2000 skoku.

ZDJĘCIA: B. Koszewski (1)
i T. Malinowski (2)

„Zabka” Jerzego Łoboddy.



EUROPEJSKI RAJD „KOSA” PRZED STARTEM

Inż. ROMUALD GUDEL I ANTONI SZYMAŃSKI

2)



Tak wyglądał „Kos” po oblocie, na krótko przed rozpoczęciem się rajdu.

ROZPOCZYNAJĄC cykl reportaży o pierwszym po wojnie zagranicznym rajdzie polskiego samolotu sportowego PZL-102B „Kos”, nie można pominąć genezy jego powstania i okresu przygotowawczego.

Centrala Handlu Zagranicznego „Motoimport”, która prowadzi eksport „Kosa”, od dłuższego czasu nosiła się z zamiarem zorganizowania pokazu za granicą. Nie było to takie proste jakby się na pierwszy rzut oka wydawało. Mimo że na pozór w powietrzu nie ma żadnych przeszkód, w przeciwieństwie np. do ulic warszawskich, to jednak przy organizowaniu przelotu, zwłaszcza za granicę, trzeba załatwić masę formalności, uzyskać zezwolenia na przeloty, paszporty, wizy, zgodę na lądowania, zgodę na wykonanie pokazów, przygotować na czas sprzęt, no i najważniejsze — umówić się z Wicherkiem o ładną pogodę, gdyż dla tego typu samolotu lot może się odbywać tylko w warunkach widzialności tzw. VFR (Visual Flight Rules). Niech

miały to samo na celu — zaprezentowanie naszego sprzętu zagranicznym fachowcom i użytkownikom, jednak obliczone na mniejszą skalę dawały większą gwarancję powodzenia. Co tu dużo mówić: w zagranicznych „wystąpieniach” nie mieliśmy jeszcze dużego doświadczenia i woleliśmy nasze siły wypróbować na mniejszych imprezach. A więc wstępne terminy, ustalone jeszcze w styczniu, opiewały: Szwajcaria w kwietniu, Anglia w lipcu. Później koncepcje pokazów, a także terminy, zaczęły zmieniać się jak w kalejdoskopie (nie darmo mówi się, że gdzie Polaków trzech tam są cztery zdania). Zarty, żartami, ale sytuacja naprawdę nie była prosta. Z jednej strony „Motoimport” naciskany przez swych agentów o przyspieszenie pokazów w Szwajcarii i Anglii pragnąłby za wszelką cenę doprowadzić jak najszybciej do ich realizacji, a z drugiej strony przewlekające się formalności uniemożliwiały wykonanie zamierzonych zadań w dwóch krajach oddzielnie. W końcu zdecydowano, że jedyne rozwiązanie to połączenie obu imprez w jedną całość. Kiedy

tylko jedno ogniwo tego łańcucha zostanie nie załatwione na czas, sprawa lotu bardzo się komplikuje, a czasem w ogóle upada. (Jak to było np. w wypadku lotu na Targi Wiedeńskie, kiedy po przełamaniu wszelkich trudności natury techniczno-formalnej sprzeciwiła się pogoda i przetrzymała załogę „Kosa” przez tydzień czasu we Wrocławiu. Oczywiście lot na Targi po ich zakończeniu nie miał znaczenia i w związku z tym wylot za granicę został odwołany).

Początkowo nic nie zapowiadało tak dużego rajdu. Właściwie miały być dwie różne imprezy: jedna w Szwajcarii, a druga w Anglii i to w zupełnie różnych terminach. Obie wprawdzie

zaś okazało się, że przy okazji można również „zahaczyć” o Wiedeń i „zrehabilitować” się za niedosze pokazy „Kosa” na Targach Wiedeńskich — planowane początkowo dwa przeloty zamieniły się na pokazny lot okrężny po Europie.

Teraz właściwie zaczęły się na dobre przygotowania do rajdu. Czasu było bardzo mało, a roboty dużo. Przede wszystkim ustalenie trasy i zezwolenie na przeloty. Sierra Papa Papa Alfa Mike¹⁾, czyli poprostu SP-PAM — znaki rejestracyjne naszego „Kosa”, stały się znane w całej środkowej i zachodniej Europie zanim jeszcze opuściliśmy kraj. Wydział Ruchu Lotniczego w DLC został zasypyany depeszami o wyjaśnienia odnośnie szczegółów technicznych samolotu, przelotu, terminów, załogi itp. Skromny samolot sportowo-turystyczny „Kos” stał się przysłowiowym kijem w mrowisku potężnego ruchu lotniczego Europy. No, ale skoro nas potraktowali na równi z co najmniej „Cometem”, to tylko możemy być z tego dumni...

Równolegle z tym „Kos” został wyposażony dodatkowo w 8-kanalową ultrakrótkofalową radiostację pokładową²⁾, no a jego załoga, zresztą nie tylko „Kosa”, „naszpikowana” angielską procedurą radiofoniczną, która faktycznie obowiązuje we wszystkich portach lotniczych świata.

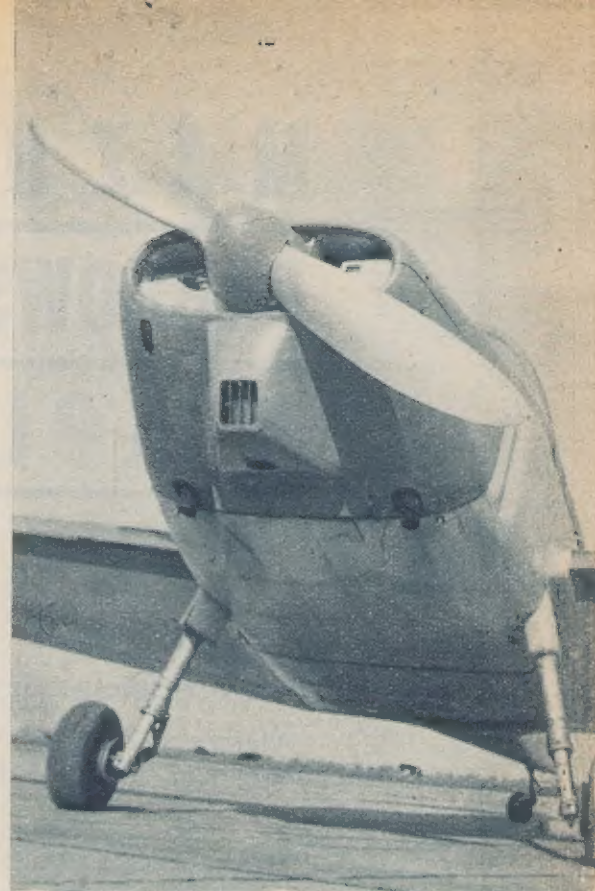
Kilkakrotne zmienianie, wyznaczanie i przeliczanie coraz to innych wariantów trasy rajdu traktowaliśmy w końcu jako „suchą” zaprawę w nawigacji, którą chcąc nie chcąc musieliśmy przeprowadzać w związku z tzw. siłą wyższą i przesuwaniem terminu wylotu. Jednak wreszcie wysiłki nasze jak i pozostałych osób przygotowujących raid, a także i samolot do niego, zostały ukończone sukcesem.

13 maja, w piątek popłynęły w eter historyczne dla „Kosa” słowa: „Okęcie Tower This is Sierra Papa Papa Alfa Mike Destination Vienna, May I take — off” i odpowiedź „Sierra Alfa Mike Okęcie Tower Affirmative. Airborne at 7.30”. No, ale o tym za tydzień.

¹⁾ W międzynarodowej procedurze lotniczej cały alfabet posiada odpowiednie imiona. Dla uniknięcia błędów w wymowie poszczególnych skrótów literowych używa się tego fonetycznego alfabetu.

²⁾ Samolot PZL-102B „Kos” nie posiada w standardowym wyposażeniu radiostacji pokładowej. Możliwość zamontowania dodatkowo lekkiej radiostacji istnieje. W przypadku lądowań w głównych portach lotniczych Europy radiostacja była konieczna, gdyż inaczej nie było zezwolenia na przelot. Na „Kosie” zamontowano niewielką radiostację francuską Airmox o mocy 0,5 w.

³⁾ Okęcie Kontrola (Wieża). Tu SP-PAM. Cel lotu Wiedeń. Czy mogę startować i odpowiedź „SAM Okęcie Wieża. Potwierdzam. Twój start o 7.30”. Wyrażenie tu podane nie jest ściśle proceduralne. Przy nawiązywaniu łączności radiowej po raz pierwszy mówi się pełny znak wywoławczy samolotu, tzn. SP-PAM. Przy dalszej rozmowie tylko pierwszą i dwie ostatnie litery, a więc Sierra Alfa Mike.



Wszystko gotowe — tylko wsiąść i lecieć.
Foto: „Motoimport” i R. Gudel



3 MAZURKI DĄBROWSKIEGO W KOLONII

TADEUSZ REJNIAK

kierownik ekipy polskiej na Szybowcowe

Mistrzostwa Świata

Korespondencja własna z Kolonii

CIĄG DALSZY Z NUMERU POPRZEDNIEGO

POWIEM teraz o dwóch pierwszych dniach treningu, bo oba były poświęcone nadlotnikowym lotom zapoznawczym.

Warunki termiczne były dość wątpliwe, pozwalały jednak na parogodzinne penetracje rejonu lotniska. Zawodnicy poznali przy tej okazji miejscowe „pe-ka-o”, położone o kilkanaście kilometrów na SW od lotniska. Była nim miejscowość Hirht z wielkim zakładem przemysłowym, wydzielającym mnóstwo dymu o woni zupełnie nie przypominającej zapachu... wody kolońskiej. Dymy te dawały jednak murowane noszenia nawet przy pełnym pokryciu nieba stratusami i w czasie mistrzostw były niejednokrotnie wykorzystywane przez wszystkich zawodników, wielu ratując z opresji na dolotach robionych „na rzesach”.

Wrażenia naszych pilotów z tych pierwszych godzin spędzonych na bützweilerowskim niebie były dwójakie: niekorzystne — z racji beznadziejnie słabej widoczności, jaka w obu dniach panowała i korzystne — z racji „przymierzenia się” w powietrzu do niektórych co groźniejszych partnerów zawodów. Można było już na podstawie praktycznych porównań powiedzieć, że ani w krążeniu, ani tym bardziej na przeskokach międzykominowych „Zefiry” i „Foka” nie są — skromnie mówiąc — gorsze od innych szybowców mistrzostw.

To pocieszające stwierdzenie pilotów nasi ugruntowali w dniach następnych, kiedy rozegrane zostały już treningowe konkurencje. Nie były one nawet orientacyjnie wartościowane przez organizatorów, ale z własnych obserwacji wyników poszczególnych pilotów wiedzieliśmy, że nasi zawodnicy plasują się raczej w czołówce.

Tak więc w środę — 1 czerwca rozegrano treningowy docel — powrotny na trasie Kolonia — Dahlemer Binz — Kolonia, łącznej długości 131 km. Piszę podobno, bo taka odległość została oficjalnie podana przez kierownictwo sportowe, chociaż z pomiaru na mapie wynikało niezbitcie, że trasa wynosi co najmniej 140 km. Zaindagowany w czasie „briefingu” o tę różnicę kierownik sportowy odpowiedział, że wie o niej, bo sam też wymierzył na mapie 140 km, ale nic na to nie

poradzi, gdyż dostarczone mu urzędowe stwierdzenie odległości opiewa właśnie na 131 km. Było trochę śmiechu na ten temat, ale swoją drogą zadziwiająca wiara w urzędowe słowo, nawet gdy jest ono błędne.

Z naszych zawodników Edek Makula i Witek wykonali przelot w całości, a Jurek Popiel spadł na pierwszym odcinku trasy, rozwijając nadmierną prędkość lotu w stosunku do możliwości dnia. Noszenia były słabe i rzadkie, a widzialność wręcz nieprzyzwoicie zła. Pełne dymów powietrze ograniczało ją miejscami do jednego kilometra, na co szczególnie narzekali Finowie i Norwegowie. Nie kryli oni, że nawigacja w takich warunkach napała ich przerażeniem, gdyż u siebie w kraju przyzwyczajeni są do latania z widocznością minimum 20 km, a często i ponad 40 km.

Następnego dnia — 2 czerwca, przy prawie takich samych, bardzo trudnych warunkach pogodowych wyznaczono przelot po trasie trój-

kąta 200 km: Kolonia — Hummerich — Dahlemer Binz — Kolonia. Z naszych ukończył go tylko Adam Witek. Jurek Popiel spadł na pierwszym boku trasy, a Edek Makula na dolocie, o jakieś 5 km przed metą, ale dosyć nieszczęśliwie. Lądował w wysokiej pszenicy. Otwarty spadochronik ogonowy nabrał jej pełną czaszę, przyhamował jak dobrze zarzucona kotwica i w efekcie „Zefir” przepadł, wbijając do kadłuba wysunięte podwozie.

Zmartwienie było poważne, bo o naprawieniu uszkodzenia całkowicie we własnym zakresie nie mogło być mowy. Należało założyć zapasowe podwozie, co wymagało jednak bardzo precyzyjnego wytoczenia nowych sworzní zawieszenia z odpowiednio hartowanej stali i na domiar złego wymagało prostowania mocno odkształconej ramy zawieszenia podwozia wewnątrz kadłuba szybowca. Prostowanie można było przeprowadzić tylko na gorąco, a już na samą myśl o płomieniu acetylenowego palnika wewnątrz drewnianej konstrukcji kadłuba ogarniała zgroza.

Tak niewesoło wyglądała sytuacja w czwartek wieczorem, dnia 2 czerwca. W piątek był jeszcze dzień treningu, lecz sobota — 4 czerwca to już dzień mistrzostw z zapowiedzianą przez organizatora pierwszą konkurencją, jeśli tylko pogoda pozwoli. Mapa synoptyczna wskazywała wyraźnie, że pozwoli...

Byliśmy wszyscy bardzo przygnębieni, a już na Edka aż żal było patrzeć. Jeden tylko Józef Dankowski trwał w swoim niepoprawnym optymizmie, dowodząc, że dobrze się stało bo... — Tu następowało skomplikowane wykazanie korzyści z faktu, iż awaria nastąpiła podczas treningu, a nie w czasie mistrzostw. Rozumiałem szlachetne intencje trenera, chcącego podtrzymać ducha w narodzie, ale i on sam chyba myślał wtedy to samo co pozostali: że Edkowi może wypaść udział w klasie otwartej mistrzostw na naszej zapasowej „Foce”.

Na wszelki wypadek postanowiliśmy, że polecą na niej nazajutrz, żeby nie tracić dnia treningu, co jednak dla naszej grupy technicznej z jej szefem Januszem Beckerem było tylko dodatkowym bodźcem w dążeniu do postawienia w dniu otwarcia mistrzostw „Zefira” Makuli gotowego do lotu.

Plan działania urodził się w nocy...



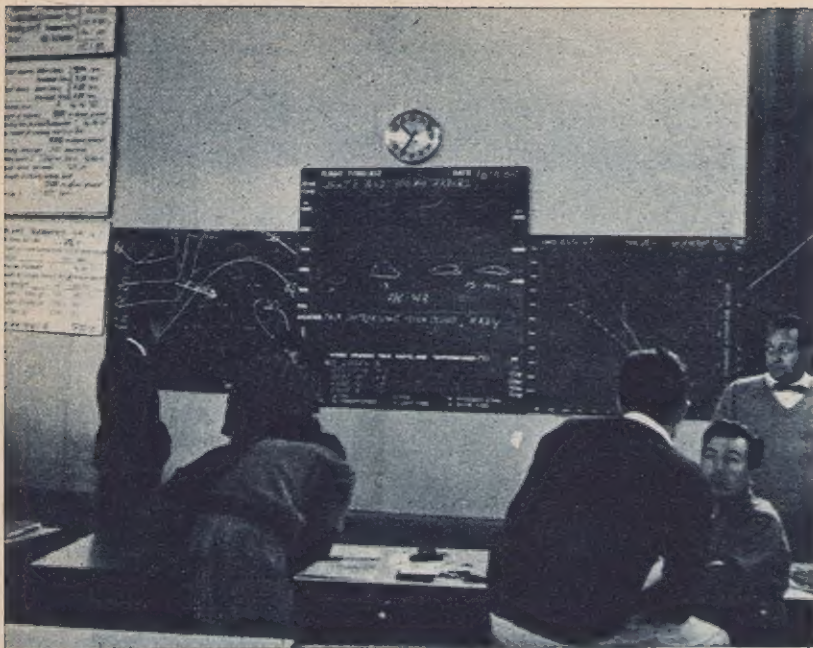
Tablica wyników. Nanoszenie wyników po II konkurencji. Polacy niezmiennie na czele tabeli. Foto: L. Pituch

Plan nasz polegał na śmiałym założeniu, że uda się wyprostować odkształconą konstrukcję zawieszenia podwozia w kadłubie i, że uda się w ciągu piątku wykonać nowe sworznie zawieszeniowe według rysunków opracowanych przez kolegę inż. Franka Niechwiejczyka. Jemu właśnie wraz z kierownikiem ekipy przypadło w udziale zadanie zrealizowania tego drugiego założenia.

Nie będę pisał o szczegółach poszukiwań warsztatu mechanicznego, który podjąłby się wykonania naszego zamówienia w ciągu paru godzin. Brzmiało ono niby nieskomplikowanie, ale kryła się za nim masa trudności technicznych, które sprawiły, że po długich tarapatach trafiłszy z naszą pilną potrzebą aż do wielkiej fabryki samochodów „Ford”. Jeden z jej dyrektorów, o poniekąd lotniczym nazwisku Fliche, okazał się rzeczywiście pilotem, członkiem aeroklubu kolońskiego i przejął się naszym kłopotem na tyle, że nie odmówił pomocy, Od obietnicy do jej zreali-



Polska „Mucha-Standard” zawodnika belgijskiego Xhaet. Na drugim planie dwa niemieckie szybowce „Phönix”. Foto: T. Rejniak



Tablice omówień meteorologicznych w hali „briefingów”.

Foto: T. Rejniak

zowania droga nie była jednak prosta. Nie będę daleki od prawdy jeśli powiem, że w tym dniu poważnie zakłóciłyśmy rytm pracy kilku działów fabryki. Proszę sobie wyobrazić taśmową produkcję wielkich zakładów samochodowych, w której nagle trzeba oderwać kilku fachowców od ich stałych stanowisk pracy i znaleźć lukę dla wykonania zupełnie nietypowych, a dość skomplikowanych elementów.

Zaczął się od regularnej narady produkcyjnej trzech inżynierów, reprezentujących trzy różne działy fabryki, poczem biurokratyczna machina wielkiego zakładu przemysłowego poszła w ruch. Wypisano szereg zleceń na wydanie materiału, na wydanie narzędzi i wypisano szereg wewnętrznych zamówień na wykonanie poszczególnych prac. opuściliśmy fabrykę z zapewnieniem, że przed wieczorem zostanie nam dostarczone na lotnisko podwozie „Zefira” ze wszystkimi brakującymi częściami.

Nasze niecierpliwe oczekiwanie były jednak bezowocne. „Księżyc już zaszedł i psy się uspiły” — jak mówią słowa warszawskich kupców, a podwozia nie było. Pozostawiając kolegów z grupy technicznej przy zranionym „Zefirze”, w nie-

wesołych nastrojach pojechaliśmy na wyznaczone tego wieczora przyjęcie uczestników mistrzostw u burmistrza Kolonii. Spóźniliśmy się trochę oczywiście, ale był ktoś, kto spóźnił się na przyjęcie bardziej od nas. Tym kimś był znany nam już dyrektor Fliege. Przepraszał, że nie zdążył na lotnisko, ale wraca właśnie prosto z fabryki, gdzie do ostatniej chwili czekał na wykończenie naszego podwozia i ma je właśnie w bagażniku swego samochodu...

Nie muszę chyba zapewniać, że z kolei nie mogliśmy się doczekać zakończenia oficjalnej gościny u burmistrza i, że następnie w drodze na lotnisko nasza „Wołga” dość znacznie przekraczała dozwoloną w Kolonii prędkość jazdy po mieście.

Na lotnisku tymczasem nasi — o złotych rękach — koledzy technicy mieli też już za sobą najtrudniejszą część zadania. Opowiadali z dumą, że gdy do wyłożonego mokrymi szmatami kadłuba „Zefira” zakradali się z płomieniem palnika, przypatrujący się pracy miejscowi fachowcy zamykali oczy, żeby nie być świadkiem zniszczenia takiego ładnego szybowca. W efekcie jednak sprawa była uratowana i po dalszych całonocnych, mozolnych wy-

silkach, ranniem w dniu otwarcia mistrzostw i rozegrania ich pierwszej konkurencji „Zefir” z numerem konkursowym 14 był sprawny do lotu!

Ale wróćmy jeszcze na chwilę do tego ostatniego dnia treningu. Wyznaczoną konkurencją był przelot docelowo-powrotny na trasie około 200 km: Kolonia—Hirzenheim—Kolonia. Zgodnie z pierwotnym postanowieniem Edek Makula poleciał na zapasowej „Foce”, co uszło uwadze wielu obecnych na lotnisku. Warunki termiczne, a także widzialność w tym dniu poprawiły się znacznie i nasi zawodnicy, mówiąc popularnie, zdrowo zakosili. Jakież było zdziwienie, gdy z wcale dobrym czasem przelotu zameldowały się na mecie trasy, nad lotniskiem w Kolonii, najpierw „Zefir”, a tuż za nim niemal w szyku dwie „Foki”. Dopiero wtedy sprawa uszkodzenia „Zefira” Edka stała się znana szerszemu ogółowi i z tym większym podziwem patrzono dnia następnego na jego szybowiec, gdy startował do pierwszej konkurencji „jak gdyby nigdy nic”...

Tą pierwszą konkurencją był również docel-powrotny: Kolonia—Koblencja—Kolonia (172,2 km). Start otwarto o godz. 12.30, czyli prawie bezpośrednio po zakończeniu oficjalnych uroczystości otwarcia mistrzostw. Warunki były równie dobre jak dnia poprzedniego i już z nasłuchu radiowego uwag wymienianych na trasie przez naszą dwójkę w klasie otwartej wiedzieliśmy, że idzie im dobrze. Było nam jednak naprawdę bardzo miło, gdy Edek z Jurkiem osiągnęli metę „leb w leb”, dzieląc się pierwszym miejscem ex aequo i zdobywając po 1000 punktów każdy. W klasie standard Adama Witka wyprzedził w tym dniu nieznacznie tylko Fritz na swej „Standard-Austrii”, tak, że dwa pierwsze i jedno drugie miejsce w pierwszej oficjalnej konkurencji przyniosły naszym zawodnikom dość spory huczek w miejscowej prasie, a wśród konkurentów zwróciły na nich baczną uwagę.

Następnego dnia — 5.VI zamierzono rozegrać trójkąt 100 km. Pogoda jednak nie dopisała, nikt nie zdołał pokonać wymaganego minimum odległości 50 km, w związku z czym zadanie dnia nie podlegało punktowaniu.

Za to 6.VI mieliśmy znów okazję do przeżycia wielkiej radości tym większej, że poprzedzonej dużym



„Standard-Austria” oczekuje na nagrodę OSTIV.

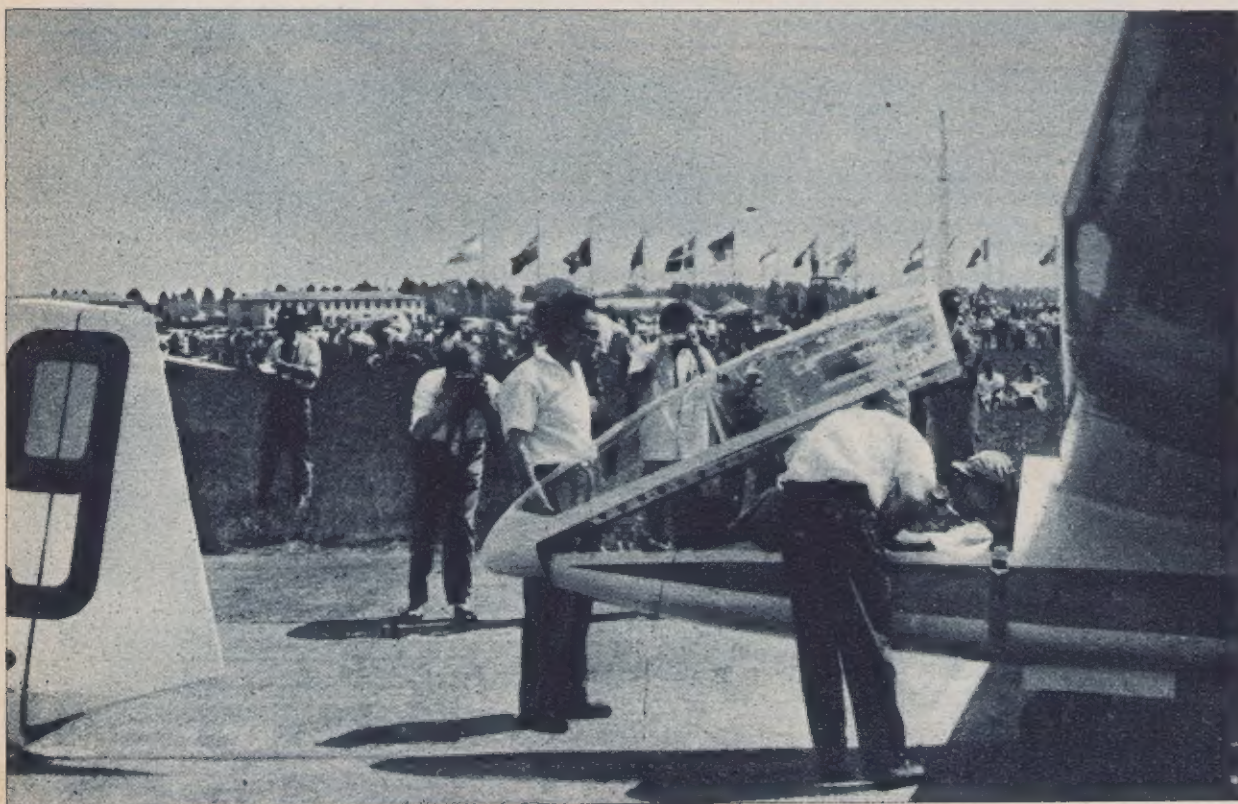
Foto: L. Pituch

niepokojem. Konkurencja: przelot odległościowy po wyznaczonej trasie według kursu 310, czyli wzdłuż linii Kolonia—Kilonia. Zawodnicy odchodzą znad lotniska prawie zaraz po starcie. Naszych słyszymy długi czas przez radio. Popędzają swoje wozy transportowe do przodu, zatem nie ma obaw, żeby zamierzali gdzieś blisko lądować. Warunki na trasie dobre, piloci szybko pokonują odległość 120 km, powyżej której nasza łączność radiowa zamiera. Teraz pozostaje nam na lotnisku już tylko czekać na telefon z miejsca lądowania. Mijają godziny, megafony organizatora coraz podają wiadomości o lądowaniu tego lub innego zawodnika, a o naszych cisza. Zacieramy ręce z zadowolenia, ale gdy około godziny 22.00 na mapie orientacyjnej wbite są już szpileczki z numerami wszystkich uczestników mistrzostw z wyjątkiem naszych trzech, miny zaczynają nam rzednąć. Tym bardziej, że równocześnie docierają wieści, iż ktoś usiadł wśród bagien, które przecinała trasa, a Hiszpan Juez rozbił szybowiec, lądując gdzieś w trudnym terenie nad Łabą. Co więc z naszymi? Dlaczego się nie zgłaszają? Wiadomo przecież, że o tej godzinie na pewno już nie wiszą w powietrzu.

Mija godzina 9-ta, 10-ta i 11-ta w nocy, a sytuacja się nie zmienia. Napięcie rośnie, bo co jakiś czas dzwoni z trasy załoga naziemna Witka z zapytaniem gdzie ma dalej jechać, a my na lotnisku nie znamy miejsca lądowania i losu żadnego z naszych pilotów. Wraz z nami denerwują się coraz bardziej organizatorzy. Nie tylko z racji niepewności o los trzech uczestników mistrzostw, lecz także i z tej racji, że brak wieści od nich trzyma na lotnisku całą służbę operacyjną, całą kontrolę ruchu powietrznego i cały sztab innych pracowników mistrzostw, którzy nie mogą zejść z posterunku przed otrzymaniem meldunku od ostatniego zawodnika.

(c.d.n.)

Taki obrazek zdradza niezawodnie, że w pobliżu jest „Foka” — najczęściej fotografowany szybowiec mistrzostw. Leży na betonie kierownik ekipy belgijskiej p. Joseph Verbinen. Foto: T. Rejniak



Każdemu przygotowaniu „Zefirów” do startu towarzyszyły strzały obiektywów fotograficznych.

Foto: T. Rejniak





Pasażerowie odlatujący za granicę wsiadają do samolotu na lotnisku Ławica w Poznaniu.



CZAS biegnie szybko naprzód, a wraz z nim wszystko wokół ulega przeobrażeniom. Nawet czasami pewnych rzeczy nie spostrzegamy, przechodzimy nad nimi do porządku. Ileż zmieniło się w naszej komunikacji lotniczej od Wyzwolenia! Przed 15 laty zaczęliśmy odbudowę naszych linii lotniczych od kilku Ld-2, potem były Ily-14 i Convalry. Przez ten czas wyrosły i okrzepły kadry personelu latającego. Rósł też powoli, systematycznie autorytet PLL „Lot” na szlakach linii zagranicznych. Port lotniczy na Okęciu stał się jednym z ważniejszych w komunikacji lotniczej Europy środkowej. Dzięki niemu zostaliśmy włączeni do światowego ruchu lotniczego.

Konieczność stałej modernizacji sprzętu komunikacyjnego i wyposażenia znajdowało zawsze zrozumienie u władz. W kwietniu tego roku sprawa dalszego unowocześnienia parku lotniczego była przedmiotem obrad Izby Sejmowej. Zapadły też decyzje o wprowadzeniu do eksploatacji jeszcze w tym roku samolotów turbopropellerowych, a przewiduje się już w następnych latach wypuszczenie PLL „Lot” w samoloty odrzutowe. Okęcie zaś ma uzyskać w roku 1963 nowoczesny port lotniczy dostosowany do wymogów współczesnej komunikacji lotniczej. Wybrano został drogą konkursową projekt nowego portu, którego autorem jest zespół inż. Dobrowolskiego.

Zainteresowani rozwojem jednego do tej pory lotniska dla ruchu zagranicznego na Okęcie ani spostrzegaliśmy się, jak wyrósł nam nowy port lotniczy o znaczeniu międzynarodowym.

„OKNO NA ŚWIAT” DLA POZNANIA

Portem lotniczym, który wysunął się w tym roku na drugie miejsce w komunikacji zagranicznej, jest Ławica pod Poznaniem.

Coroczne Międzynarodowe Targi Poznańskie, którymi interesuje się coraz więcej handlowców i kupców zagranicznych, stworzyły konieczność wybudowania w Poznaniu lotniska zdolnego do przyjmowania

samolotów latających na liniach międzynarodowych. Do przebudowy istniejącego tu lotniska dla ruchu krajowego przystąpiono jeszcze w ubiegłym roku. Przede wszystkim gruntownej przebudowie poddano pas startowy i zwiększono jego długość do 2250 metrów, dokonano rozbudowy urządzeń i instalacji radiowych i urządzeń nawigacyjnych. Wskazywano na konieczność budowy nowego terminala, magazynu, budynek portowy, poczekalnię — krajową i zagraniczną, restaurację, punkty odpraw, celnej i paszportowej. Jedynym słowem port lotniczy na Ławicy stał się drugim lotniskiem w Polsce. Na Okęcie, sam Poznań otrzymał połączenie bezpośrednie ze światem.

GORĄCE DNI

Oczywiście, jakie połączenie ze światem ma Poznań przede wszystkim w okresie Targów. W pozostałą część roku lotnisko na Ławicy będzie zagranicznym, w którym będą lądowały samoloty linii zagranicznych w przypadkach, gdy nie będą mogły dolecieć.

Pierwszy „chłebek bojowy” naszego nowego lotniska na szlaku międzynarodowym odbył się w okresie tegorocznych Targów. Lądowały tu wszystkie samoloty PLL „Lot”, jak również samoloty zagranicznych towarzyszów lotniczych, odlatające z Polski w kierunku zachodnim lub przylatujące z Zachodu. Nie też zapomnieliśmy o parking samochodowy przy lotnisku, gdzie w dni trwania Targów samochodami, a przytulne poczekalnie i restauracja rozbrzmiewały różnorodnym gwarem cudzoziemców, którzy ścigali tu z różnych stron świata.

Ożywiony ruch pasażerski sprawił, że na te gorące dni PLL „Lot” musiał uzupełnić skromny personel posilkami z Warszawy, aby podjąć obowiązek przed jakimś stałym tutejszy Oddział Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

Dzięki otwarciu zagranicznego portu lotniczego na Ławicy, obok krajowcy pragnący zobaczyć Targi nie potrzebowali już w tym roku



Samolot odleci dopiero za kilkanaście minut. Przez ten czas pasażerowie jeszcze przejeżdżają (ustraszone głosem w przyjemnym poczekalni).



Jedna z typowych scen. Przygotowanie samolotu przed odlotem. Wszystkie zdjęcia J. Flisak

MIĘDZYNARODOWYM SZLAKU

lecieć najpierw do Warszawy, a potem dopiero do Poznania, wszystkie bowiem samoloty lecące do Paryża, Londynu, Amsterdamu, Pragi i Kopenhagi i na odwrót lądowały na Ławicy. W tej sytuacji pasażerów wsiadających w Poznaniu nie brakowało zarówno na liniach zagranicznych jak i krajowych.

W okresie Targów — mówi kierownik poznańskiego oddziału PLL „Lot” Bronisław Krzan — nasilenie ruchu pasażerskiego było naprawdę duże. Wywarzyło się, że każdego dnia z naszego lotniska odlatywało przeciętnie około pięćdziesiąt do dwustu pasażerów na liniach zagranicznych i około stu na liniach krajowych. Dodajmy do tego jeszcze samą liczbę pasażerów przyjeżdżających, a będziemy mieli przybliżony obraz ruchu jaki panował na naszym lotnisku podczas targów.

A jak sobie radę personel lotniska? Oczywiście pracy było sporo, to wszyscy musieli wywiązywać się dobrze ze swoich obowiązków. Bardzo sprawnie działali również pracownicy służby paszportowej.

MALE I DUŻE PROBLEMY NOWEGO LOTNISKA

Pierwszy zamin portu lotniczego na Ławicy jako lotniska szlaku zagranicznego wypadł zupełnie pozytywnie, z czego zadowoleni są nie tylko pracownicy i pasażerowie. Nie znaczy to, że wszystko było pod każdym względem idealne. Przede wszystkim należałoby tu włożyć jeszcze trochę wysiłku w synchronizację pracy biur rezerwacji biletów w Poznaniu i Warszawie, aby zagraniczny pasażer nie musiał czekać zbyt długo na decyzję, którym samolotem i o której godzinie odleci. Dwidza, że im szybciej obsłuży się klientów, tym więcej będzie pasażerów — powinna tu być naczelna. Przy opracowywaniu rozkładów lotów w przyszłym roku nasilenie ruchu krajowego i zagranicznego nie może być przewidywane tylko na okres trwania MTP, jak to miało miejsce w tym roku, ale zgodnie z faktycznymi potrzebami. A wiadomo, że zagraniczni i krajowi goście zaczynają przybywać do Poznania kilka czy nawet kilkanaście dni przed otwarciem Targów i wyjeżdżają znacznie później po ich zamknięciu.

Dalej ważnym momentem w okresie wzmózonego ruchu pasażerskiego jest szybkie reagowanie administracji, czy odpowiednich komórek w dyrekcji „Lotu” w Warszawie na potrzeby chwili. Nie najlepiej z tym było w tym roku. Dla przykładu podam drobny fakt. Podczas drugiego tygodnia braku materiałów propagandowych w pawilonie „Lotu” na terenie MTP. Pomimo przyrzeczeń ze strony kompetentnych osób, materiały — choć na pewno było ich pod dostatkiem w Warszawie — nie nadeszły w odpowiednim czasie do Poznania. A przecież mogły być dostarczone w ciągu paru godzin. Wystarczyło je tylko podwieźć na Okęcie na jeden z samolotów lecących do Poznania i po półtorze, czy dwu godzinach byłoby na miejscu.

Jeszcze jedna sprawa. Praktyka tego roku wykazała, że poczekalnia portu zagranicznego musi być stanowczo powiększona, gdyż nie jest ona w stanie pomieścić większej liczby osób. Powinny się też znaleźć pomieszczenia dla personelu i kierownictwa.

Są to tylko niektóre z matych i większych problemów portu lotniczego na Ławicy, nad którymi warto się zastanowić już teraz. Bowiem Ławica stała się już ważnym punktem etapowym na międzynarodowych szlakach naszej komunikacji lotniczej.

(Rzem)



Zagraniczny port lotniczy w Poznaniu.



Pracownicy Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych czuwają nad bezpieczeństwem samolotów lądujących i startujących na Ławicy.

Służba przeciwpowodziowa zawsze gotowa do natychmiastowej akcji. Tym razem są to tylko ćwiczenia.

A jednak komora cenna nie jest groźna.



PRZECIWLOTNICZE POCISKI RAKIETOWE

FRANCUSKA DWUCZŁONOWA
RAKIETA PRZECIWLOTNICZA
MATRA 422-B3

1 — Zapalniki, 2 — System samonaprowadzający, 3 — Stery, 4 — Pilot automatyczny, 5 — Baterie, 6 — Radar odzewowy, 7 — Odbiornik zdalnego sterowania, 8 — Paliwo, 9 — Silnik rakietowy rozwijający ciąg 1,6 t w czasie 22 sek, 10 — Usterzenie, 11 — Ładunek wybuchowy, 12 — Dysza, 13 — Przyspieszacz rozwijający ciąg 2 t w czasie 4 sek, 14 — Wy-

Rysunek: AIREVUE

ILE samolotów atakujących powtórnie zniszczyć środki obrony przeciwlotniczej, aby nalot można było uznać za odparty? W czasie drugiej wojny światowej, odpowiadając na to pytanie, zachodni specjaliści wojskowi uważali, że podczas każdego nalotu powietrznego wystarczy zniszczyć co siódmy-dziesiąty samolot nieprzyjaciela. Wyrażano wówczas pogląd, że dla strony atakującej będą to bardzo ciężkie straty, albowiem po siedmiu - dziesięciu nalotach zaistnieje konieczność całkowitego odnowienia parku samolotowego. W dobie dzisiejszej, gdy głównym środkiem rażenia jest broń jądrowa, poglądy te uległy gruntownej zmianie. Obecnie obrona przeciwlotnicza ma za zadanie zniszczenie każdego samolotu nieprzyjaciela, gdyż dowolny cel powietrzny może się okazać nosicielem ładunku jądrowego.

Zadanie to jest niezwykle trudne. Jednakże współczesna technika stwarza możliwość jego wykonania. Znaczący postęp możliwości bojowych lotnictwa myśliwskiego, dalszy rozwój radiolokacyjnych środków wykrywania celów powietrznych, udoskonalania artylerii przeciwlotniczej — wszystko to poważnie zwiększyło prawdopodobieństwo zniszczenia bombowców. Najważniejsze jednak jest to, że pojawiła się zupełnie nowa broń — przeciwlotnicze kierowane pociski rakietowe (rakiety). Zastosowanie ich — zdaniem zachodnich specjalistów wojskowych — pozwala na skuteczne wykonanie zadania polegającego na całkowitym zniszczeniu wszystkich bez wyjątku celów powietrznych.

PRĘDKOŚĆ I WYSOKOŚĆ

Współczesne przeciwlotnicze rakiety kierowane są z reguły dwustopniowymi aparatami latającymi. Pierwszy ich człon jest przyspieszaczem, nadającym, po odpaleniu, prędkość poddźwiękową lub naddźwiękową drugiemu członowi rakiety. W przeciwlotniczych pociskach rakietowych, znajdujących się na uzbrojeniu armii zachodnich, wykorzystuje się zazwyczaj jako przyspieszacze silniki pracujące — paliwie stałym. Przyspieszacze te w kilka sekund mogą wytworzyć potężny ciąg. Po spaleniu paliwa oddziela się automatycznie od zasadniczego członu rakiety i spada na ziemię.

Konstrukcja silnika rakietowego na paliwo stałe nie jest skomplikowana. Składa się on z komory spalania z dyszą wylotową, ładunku paliwa i naboju pirotechnicznego. Ładunek paliwa umieszczony jest wewnątrz komory spalania. Stanowi on jednolitą masę. W każdej jego częściście zawarte jest paliwo i utleniacz. Zapalenie ładunku prochowego odbywa się za pomocą naboju pirotechnicznego. W wyniku spalania powstaje duża ilość gazów, które wytwarzają niezbędny ciąg.

Drugi człon rakiety składa się z korpusu, układu napędowego, skrzydeł i usterzenia, ładunku bojowego z zapalnikiem bezstykowym, aparatury kierowania. Korpus o kształcie opływowym jest elementem łączącym poszczególne części tego członu rakiety w jedną całość.

Silnik może być zarówno na paliwo stałe jak i ciekłe. Ale tak w jednym, jak i w drugim przypadku jest on w stanie rozwijać ciąg rzędu kilku ton, dzięki czemu lot rakiety przeciwlotniczej odbywa się z prędkością przekraczającą kilkakrotnie prędkość dźwięku. Konstrukcja silnika na paliwo stałe w nikłym nie różni się od przyspieszacza. Wykorzystuje się tu jedynie paliwo o znacznie wolniejszym procesie spalania.

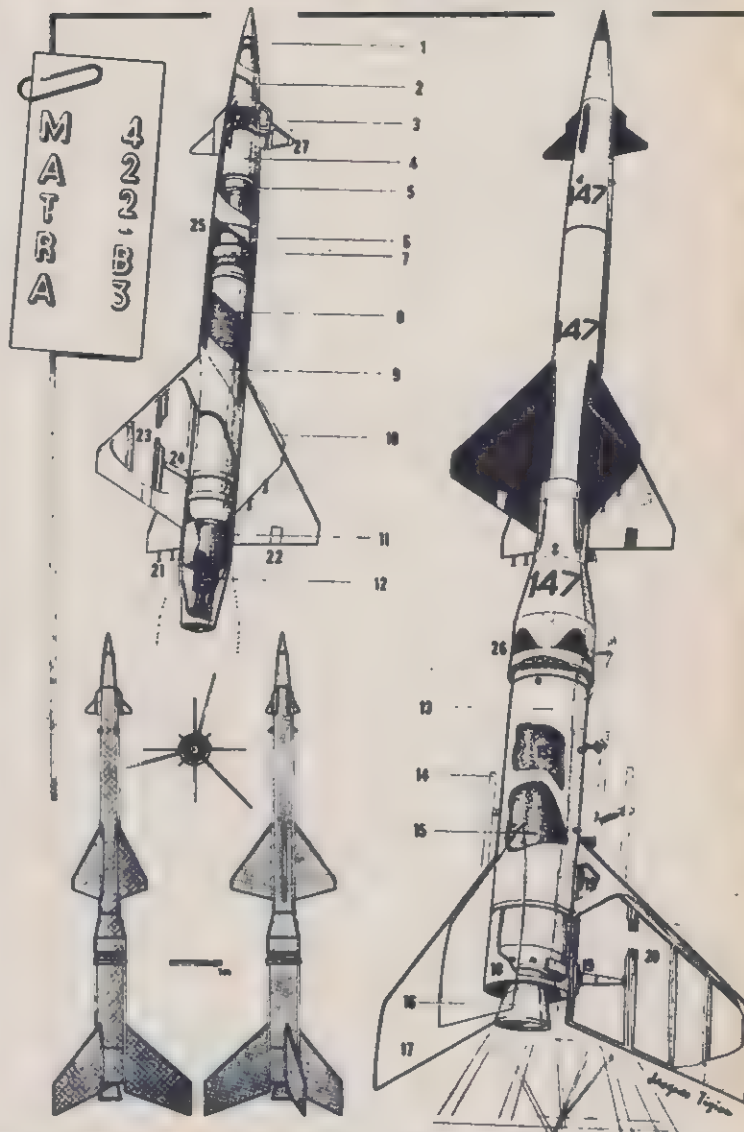
Silniki rakietowe na paliwo ciekłe używane w drugich członach przeciwlotniczych pocisków rakietowych są już bardziej skomplikowane. Ściślej mówiąc silnik ten stanowi część składową całego układu napędowego, do którego ponadto zaliczają się zbiorniki na paliwo, instalacja paliwa i urządzenie regulujące pracę silnika. Paliwo ciekłe przedostaje się ze zbiorników za pomocą wtryskiwaczy do komory spalania i tam następuje proces spalania. Materiał pędny zawiera z reguły dwa składniki — paliwo i utleniacz. Na Zachodzie jako paliwo ciekłe w bardzo szerokim zakresie wykorzystuje się naftę i spirytus, jako utleniacz — kwas azotowy oraz tlenek azotu.

Zasadniczą zaletą silników rakietowych, zarówno na paliwo stałe, jak i ciekłe, jest to, że mogą one pracować na dowolnej wysokości, nie wykluczając strefy o mocno rozrzedzonym nawet powietrzu. Powietrze bowiem, jako utleniacz, nie jest im potrzebne. Dlatego też przeciwlotnicze pociski rakietowe osiągają tak wysoki pułap. Równocześnie jednak silniki rakiet przeciwlotniczych posiadają wadę. Jest nią stosunkowo krótki okres pracy w porównaniu z silnikami odrzutowymi, powiedzmy samolotowymi, które jako utleniacz wykorzystują tlen znajdujący się w atmosferze. Dążąc do przedłużenia okresu pracy układów napędowych rakiet przeciwlotniczych, konstruktorzy zachodni w szeregu wypadkach wykorzystują tak zwane silniki strumieniowe (bezsprężarkowe). Silnik ten wykonany jest w kształcie cylindrycznym, do którego podaje się paliwo za pomocą wtryskiwaczy. W czasie lotu strumień powietrza swobodnie przepływa przez silnik. Po zmieszaniu się i spalaniu paliwa w strumieniu powietrza powstają gazy, które wydostając się przez dyszę wylotową wytwarzają ciąg.

Ponieważ dla pracy silnika strumieniowego niezbędne jest tylko paliwo w zbiornikach, silniki te pracują kilka razy dłużej niż silniki rakietowe na paliwo ciekłe o tym samym ciężarze. Dzięki temu właśnie pocisk może lecieć znacznie dalej. A oto przykład. Amerykańska rakietka przeciwlotnicza „Nike Ajax”, wyposażona w silnik rakietowy na paliwo ciekłe, posiada zasięg lotu około 40 km, angielska zaś rakietka „Bloodhound” z dwoma silnikami strumieniowymi jest w stanie niszczyć cele położone w odległości 320 km od wyrzutni. Jednakże brak utleniacza na pokładzie rakiet z silnikami strumieniowymi ogranicza osiągnięcie przez nie pułap. Teoretycznie uważa się, że rakietka z silnikiem strumieniowym osiąga pułap do około 30 km. W rzeczywistości jest on znacznie niższy.

Wspominaliśmy już o tym, że o korpusu drugiego członu rakiety przyjmowane są skrzydła i stery. Skrzydła najczęściej ustawiane są na krzyż lub w kształcie litery X. Istnieją również rakiety wykonane na wzór samolotu — stery znajdują się zazwyczaj na końcu skrzydeł, ale istnieją też niektóre typy pocisków rakietowych, w których stery umieszczone są w przodzie. Odnosi się to do rakiet typu „kaczka”. Skrzydła rakiet służą do wytworzenia siły nośnej. Jednakże w wielu wypadkach mogą one być też wykorzystane na równi ze sterami do zmiany kierunku lotu rakiety. Skrzydła, w tym przypadku, będą ruchome.

Przeciwlotniczy pocisk rakietowy odpala się z ziemi lub z okrętu. Zmierzając w stronę celu skłony on jest, pod wpływem wiatru bądź też z innych przyczyn, zmieniać kierunek. Nad utrzymaniem wyznaczonego toru lotu



czuwają specjalne urządzenia giroskopowe. Śledzą one położenie rakiety i w razie potrzeby wychylają stery, zachowując wyznaczony kierunek lotu.

RAZENIE CELU

Przed naprowadzeniem pocisku rakietowego na cel trzeba przede wszystkim wiedzieć, gdzie ten cel się znajduje. Zadanie to wykonują stacje radiolokacyjne. Za ich pomocą naprowadza się też pociski rakietowe. I tak, na przykład, w niektórych zachodnich układach kierowania wykorzystuje się dwie stacje radiolokacyjne. Jedną z nich zabezpiecza automatyczne śledzenie celu, druga służy do naprowadzania rakiety. W skład tego układu kierowania wchodzi też aparatura przełącznikowa.

Jak taki układ pracuje? Po wykryciu celu jedna stacja radiolokacyjna śledzi go automatycznie, mierząc bardzo dokładnie azymut, kąt położenia i odległość. Te stale zmieniające się współrzędne celu przekazywane są automatycznie do urządzeń przełącznikowych i tam wypracowywane są rozkazy kierowania. Odpalenie rakiety następuje w momencie wejścia celu w strefę rażenia. Rakietka po odpaleniu od razu trafia w strefę naprowadzenia drugiej stacji radiolokacyjnej, która przekazuje do urządzeń przełącznikowych współrzędne odpowiadające położeniu rakiety w każdym momencie lotu.

Aparatura przełącznikowa, uwzględniając automatycznie położenie celu i rakiety, wypracowuje rozkazy. Sens ich sprowadza się do tego, aby w ostatnim rachunku pocisk rakietowy znalazł się w punkcie, gdzie różnica współrzędnych jego i celu równałaby się zero. Rozkazy przekazywane są do radiolokacyjnej stacji naprowadzania rakiety. Zgodnie z ich „wola” obraca się antena, a w ślad za tym również i wytworzona przez stację tak zwana wiązka radiowa. W czasie naprowadzania pocisk rakietowy jest jak gdyby uwłazany do tej wiązki. Działają się tak dlatego, że w serię opromieniowujących rakietę impulsów wchodzi sygnały kierujące, które trafiają do znajdującego się na pokładzie rakiety urządzenia

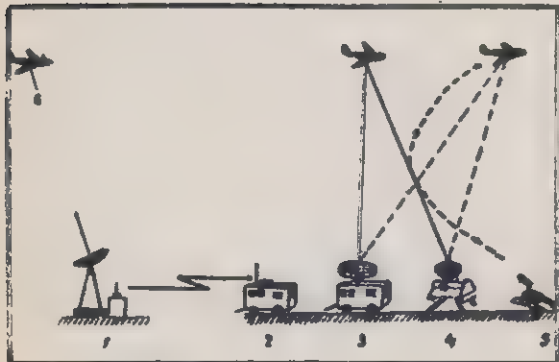
rozrzuca odchyłana do 5 stopni od pionu, 15 — Paliwo, 16 — Dysza, 17 — Usterzenie, 18 — Osłona, 19, 20 — Wspornik usterzenia, 21, 22 — Anteny (odbiornika i nadawcza), 23 — Łącznik, 24 — Otwory pomocnicze dla wypływu gazów, 25 — Elektryczny mechanizm wykonawczy. Długość max. pocisku — 9,33 m, ciężar max. — 1,6 t, prędkość max. — Ma=2,6, pułap — 18 km, zasięg — 50 km.

odbiornego i działając na mechanizm sterowania zmuszają pocisk rakietowy do ponownego wejścia w wiązkę radiową.

Gdy rakietka zbliży się do celu na określonej odległości, następuje wybuch ładunku bojowego. Wybuch powoduje zapalnik bezstykowy. Może nim być, na przykład, miniaturowy radiolokator. Na ostatnim odcinku toru lotu bez przerwy mierzy on odległość do celu. Gdy odległość ta równa się już co najmniej promieniowi rażenia ładunku bojowego, zapalnik rakiety powoduje wybuch. W przeciwlotniczych pociskach rakietowych państw zachodnich znajdują się z reguły rozpryskowe ładunki bojowe, których ciężar sięga stu i nawet więcej kilogramów. Prasa podaje również o możliwości stosowania w przeciwlotniczych pociskach rakietowych ładunku atomowego, za pomocą którego, według opinii specjalistów zachodnich, można osiągnąć kompletne zniszczenie celów w dużym promieniu.

W przedniej części niektórych typów rakiet zachodnich, szczególnie zaś o dużym pułapie jak również przemachowanych do zwalczania celów na małej wysokości, oprócz zapalnika umieszczone jest jeszcze urządzenie samonaprowadzające. Włączając się ono w określoną odległość od celu i zabezpiecza dokładniej niż z ziemi naprowadzenie ostatnim odcinku toru lotu. Najczęściej stosowane są tam tak zwane półczłony układy samonaprowadzania. Do wypracowania rozkazów kierujących rakietą wykorzystują one impulsy odbite od celu. Impulsy te wysyłają nazemne lub okrętowe stacje radiolokacyjne.

Opracowano na podstawie pisma: „KRASNAJA ZWIEZDA”.



DZIAŁANIE BATERII RAKIET PRZECIWLOTNICZYCH

1 — Radar dalekiego wykrywania, 2 — Stanowisko dowodzenia baterii, 3 — Radar śledzący cel, 4 — Współpracujący z radarem śledzącym nadajnik wiązki prowadzącej, 5 — Wyrzutnia rakietowa synchronizowana z urządzeniami „3” i „4” odpala na rozkaz z „2” rakietę przeciwlotniczą, 6 — Samolot nieprzyjacielski.

Modernizację przeprowadzono adoptując płatowiec ŁAGG-3, który w związku z zabudową mocniejszego silnika wzmocniono i poprawiono konstrukcyjnie. Przeprojektowaniu uległa też osłona kabiny i tylna część górnej skorupy kadłuba, przez co pilot otrzymał dobrą widoczność do tyłu. Samolot uzbrojono w 2 działka SZWAK kal. 20 mm, umieszczone nad grupą silnikową pod osłonami silnika. Wiosną 1942 r. nowa wersja została oblatana i przekazana do produkcji seryjnej. Jednocześnie zaczęto stopniowo wstrzymywać produkcję ŁAGG-3.

Jesienią tegoż roku (1942) ŁA-5 został masowo użyty w walkach pod Stalingradem. Wprowadzenie olbrzymiej ilości nowego sprzętu pociągnęło za sobą potrzebę szybkiego przeszkalaniania pilotów na ten typ, co zmusiło konstruktora do opracowania dwuosobowej wersji szkolnej ŁA-5U (uczebnij). Mniej więcej w tym samym czasie oddany został do dyspozycji inż. Ławoczkin nowy zespół napędowy. Był to silnik ASZ-82FN, 14-cylindrowa podwójna gwiazda z bezpośrednim wstrzykiem paliwa do cylindrów. Odnaczał on się stosunkowo małą powierzchnią czołową, zwartą budową, mniejszym ciężarem i większą mocą — 1650 KM (1430 KM na wys. 5000 m).

W silnik ten wyposażono ŁA-5, przeprojektując jednocześnie skrzydła, które wydłużono i wyposażono w automatyczne skrzela. Po dokonaniu prób i badań w locie wiosną 1943 r. pierwsze ŁA-5FN weszły do eksploatacji, wykazując się szczególnymi właściwościami pilotażowymi dystansującymi zupełnie Messerschmitt

109-G2. W lecie 1943 r. na odcinku Łuku Kurskiego użyty masowo po raz pierwszy ŁA-5FN zetknął się w walce z niemieckim Focke-Wulff 190, będąc jego równorzędnym przeciwnikiem. W okresie największego nasilenia bitwy pod Kurkiem ŁA-5FN latały na zadania szturmowe, atakując niemieckie stanowiska obronne, kolumny czołgów i samochodów. Atak prowadzono z lotu koszącego przez zaskoczenie, siejąc ogniem z broni pokładowej, rakietami i bombami. Myśliwce, którym przypadła rola „szturmowców”, zabierały pod skrzydła 4 pociski rakietowe RS-82 lub 2 bomby PTAB (przeciwczołgowe). Wersja ŁA-5FN przetrwała do końca wojny, mimo zastąpienia jej nowszymi samolotami z tej serii.



ŁA-5 FN w locie.

mianę silnika ASZ-82FNU o zwiększonej mocy do 1775 KM charakteryzowała się większą prędkością (665 km/h) i silniejszym uzbrojeniem przez dodanie działka kaliber 20 mm. ŁA-7 wyposażony został w silniejszą radiostację i dodatkowy zbiornik paliwa, co pozwoliło zwiększyć jego zasięg o 50 km (700 km).

„Bliźniakiem” ŁA-7 był szkolno-treningowy ŁA-7U dla przeszkalaniania pilotów. Wersja „U” różniła się od standardowego myśliwca dwumiejscową (tandem) kabiną i uzbrojeniem w jedno działko kaliber 20 mm. ŁA-7 był konstrukcją przejściową dla zupełnie nowego typu myśliwca, to też produkcja jego nie osiągnęła tej ilości co ŁA-5FN.

Tymczasem niemiecka Luftwaffe za wszelką cenę próbuje przejąć na powrót utracone panowanie w powietrzu. Nad frontem pojawiły się nowe typy Focke-Wulffów i Messerschmittów (Me-109-G10, Me-109-K6), które mimo swych prędkości i uzbrojenia nie były w stanie wywalczyć utraconych pozycji (Me-109-G10 osiągał prędkość 685 km/h na 7400 m).

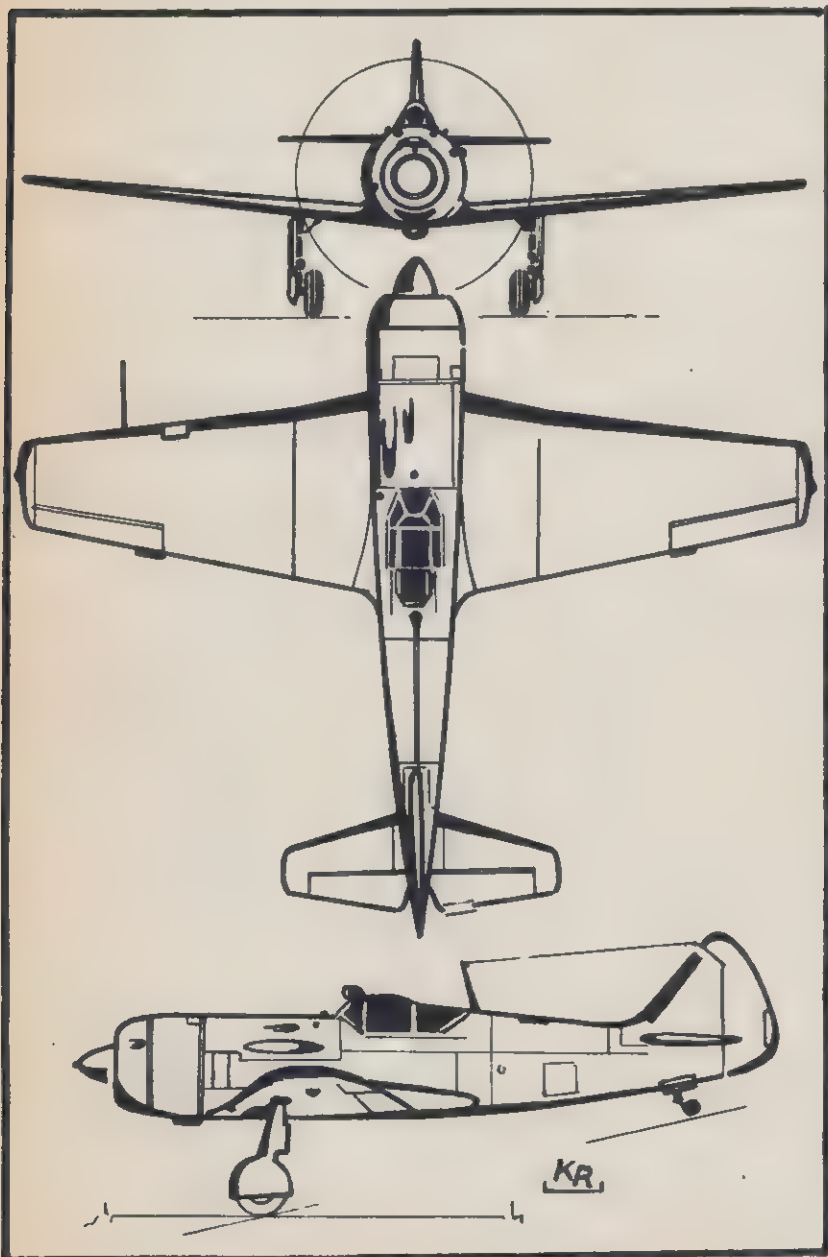
CIĄG DALSZY NASTĄPI



Wyżej: ŁA-5, niżej: ŁA-7 U.



ŁA-11



Dane techniczne ŁA-5FN

Rozpiętość — 9,8 m, długość — 8,5 m, wysokość — 2,54 m, ciężar własny — 2800 kG, ciężar w locie — 3360 kG, prędkość na 5000 m — 622 km/h, prędkość max. — 647 km/h, prędkość lądowania — 155 km/h, czas wznoszenia na 1000 m — 18,5 sek, zasięg — 650 km. Nadmienić tu należy, że chluba niemieckiej Luftwaffe Focke-Wulff 190A-4 osiągał wysokość 1000 m w czasie 22 sek, a Me-109G-6 w czasie 21 sek.

ŁA-5FN był uzbrojony w 2 działka SZWAK kal. 20 mm, zsynchronizowane, umieszczone nad silnikiem pod osłoną. Zapas amunicji stanowiły 2 skrzynki po 200 naboju ułożonych w kolejności: p. panc., rozrywny, zapalający. Udźwig bomb lub rakiet dopuszczalny do 150 kG. W końcu 1943 r. wszedł do akcji myśliwiec ŁA-7. Opracowanie ulepszonej wersji ŁA-5FN wynikało z podsumowania wyników i spostrzeżeń, jakie zebrano w czasie eksploatacji tych samolotów. Inż. Ławoczkin osobiście w rozmowach z mechanikami i pilotami frontowymi konsultował sprawy, związane z zachowaniem się swojej konstrukcji i natychmiast wносił zmiany i poprawki.

Nowa wersja wyposażona w ulepszoną od-

TA JEMNICZA *Kanapka*

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI

MAJOR pilot Sporny w lotnictwie transportowym służył zaledwie parę miesięcy. Nie był zachwycony nową służbą. Trudno wymagać, aby rasy pilot myśliwski, a takim był właśnie Sporny, cieszył się zamianą zgrabnego i śmiegłego „Jaka” na powolny samolot transportowy Li-2.

W tym czasie „Lot” znajdował się w stadium powojennej organizacji, a cały ciężar utrzymania łączności lotniczej z zagranicą spoczął na eskadrze transportowej, posiadającej do dyspozycji osiem samolotów transportowych i dwa pasażerskie.

Był to początek grudnia, Sporny ze swą załogą miał lecieć do Paryża. Pasażerem był nie byle kto — sam minister spraw zagranicznych. Start wyznaczono na godzinę dziewiątą, a o ósmej już po podgrzaniu silników okazało się, że jest uszkodzona jedna z linek sterowych. Ponieważ drugi samolot pasażerski w przeddzień poleciał do Moskwy, wyznaczono w zastępstwie samolot transportowy.

Jak na złość silniki ani rusz nie chciały się rozgrzać. Co żyło i chodziło po lotnisku, zebrało się wokoło upartego samolotu.

Nadjechał minister ze świtą. Nie było gdzie ich ugościć. Stali więc na mroźnym wietrze kucząc się z zimna.

Zapuszczono wreszcie silniki, które zaczęły kichać i strzelać niby karabiny maszynowe. Koło jedenastej samolot był gotowy do lotu. Zaproszono ministra do wnętrza — wyglądało ono jak stodoła. Ktoś zaproponował aby wstawić kanapę. Pywieszono samochodem staroświecką sofę, obitą czerwonym pluszem, przetartym i nadjeżdżonym przez mole. Mebel z trudnością załadowano drzwiami towarowymi, gdyż posiadał on wysokie oparcie ozdobione amorkami trzymającymi lustro. Minister rozsiadł się po środku kanapy opatulając nogi kocem.

Załoga z dezaprobatą przyglądała się tym czynnościom meblowo-kwaterunkowym, a mechanik pokładowy Kowalczyk zaklął z wściekłością:

— Kurka na wodzie! Lećmy już majorze, bo jeszcze nam wstawią piecyk węglowy z blaszaną rurą!

— Dobrze! Dobrze! — odpowiedział pierwszy pilot, poprawiając się w fotelu. — Jak tam? Gotowe?

— Gotowe! odpowiedział nawigator, grzebiąc się w stosie map.

Do Paryża mieli lecieć po krzywej, którą ochrzczili „zygzakodromą”. Oficjalnie nazywało się to korytarzem przelotowym, ustalonym przez władze okupacyjne. W korytarzu należało lecieć po ściśle określonym kursie, na podanej wysokości.

Po starcie wzięli kurs na południe od Magdeburga; tam zaczynał się korytarz. Piloci z mechanikiem nieufnie spoglądali na silniki. Pracowały nierówno, chwilami traciły obroty, trzęsąc niczym sieczkarnia. Nic dziwnego! Za sobą miały długie lata służby wojennej i pomimo troskliwej opieki nie były w stanie zapewnić szybkości większej ponad 220 kilometrów na godzinę.

— Niedobrze — mruknął pierwszy pilot — do Paryża zapchamy się na noc.

PO trzech godzinach minęli Łabę. Zmarznieli pasażerowie ustawicznie kręcili się po kabine przysparzając kłopotu drugiemu pilotowi, który fletnerami nie mógł wyregulować sterów. Natomiast uspokoiły się silniki. Pracowały równo i jednostajnie. Prędkość nieco wzrosła.

Od czasu do czasu w słuchawkach radiooperatora zapiszczały wysokim tonem kreski i kropki. To Amerykanie dopytywali się kto leci. Trochę się ociepliło i w porównaniu do Warszawy panowała kanikula.

Bez sensacji przelecieli amerykańską strefę okupacyjną i wlecieli nad terytorium Francji. Francuska ziemia oglądana w promieniach zachodzącego grudniowego słońca nie przypominała zupełnie „douce France”.

O zmroku przed samolotem wyrósł masyw Paryża. Na wieży Eifla paliły się już światła ostrzegawcze. Radiooperator rozmawiał z lotniskową radiostacją. Otrzymałszy zezwolenie na lądowanie nadlecieli nad Le Bourget.

Obszerny dworzec lotniczy nie był zniszczony, ale wyglądał jakby dopiero go odbudowano — surowy, szary, nieprzytulny.

Polski samolot transportowy pomalowany na zielono nie wywołał sensacji. Tak samo i różnorodnie ubrana załoga. Poza wyelegantowanymi Szwajcarami i Szwedami wszyscy latali wówczas na czym i w czym kto miał. Wywołała natomiast sensację czerwona kanapa.

Ledwo zbiegnięty minister i jego świta opuścili kabinę i przywitali się z oficjalnymi przedstawicielami władz, już „wspala” się do samolotu duża grupa Francuzów, podziwiając jego niecodzienne wyposażenie.

— A tapicera wam nie przystała? — zapytał ironicznie jeden z nich, spoglądając na kłaki wylazące spod postrzępionego obicia.

Kowalczyk warknął coś pod nosem i zabrał się do odholowania samolotu.

Tymczasem minister pojechał do miasta. W ślad za nim autobusem wyruszyła załoga. Zatrzymali się przed biurem „Air France” na Place des Invalides.

Major z miejsca zatelefonował do ambasady, pytając się o dalsze instrukcje. Otrzymał polecenie wracać nazajutrz rano do Warszawy, zabierając przy tym kuriera dyplomatycznego lecącego z Brazylii. Zbiegnięci i głodni udali się na kolację, a potem do hotelu. W hallu oczekiwali na nich „rodacy”, ofiarowując „miękkie”, „twarde”, kolonialne towary, dyskretne adresy.

NAJAJUTRZ od rana wisiały niskie chmury. Na trasie sygnalizowano śnieżne burze i opady. Lot zapowiadał się ciężki. Pół godziny przed startem nadjechał kurier dyplomatyczny, wytworny pan w szarej jesionce ze sporą ilością bagażu. Zaprościł go do samolotu. Zdziwiony przyglądał się kanapie.

— Czy można na tym usiąść? — zapytał.

— Może się pan nawet połóżyc.

— A pluskiew tu nie ma?

— Pan chyba żartuje! Gdyby nawet były, to wywedrowałaby z ministrem na konferencję.

Tym razem silniki nie kaprysiły, zaskakując z miejsca. Podkołowali na skraj drogi startowej. Wieża podała sygnał: „Wolny pas”. Ostatnia próba silników i start! Pusty samolot szybko oderwał się od ziemi. Powietrze było mgliste. Okrążyli miasto, biorąc kurs na bramę wlotową. Musieli lecieć korytarzem prowadzącym jeszcze bardziej na południe, nadkładając tym drogi. Wiał w dodatku silny czołowy wiatr. W ciągu dwóch godzin przelecieli około 200 kilometrów. Pułap chmur obniżył się, dusząc ich do ziemi. Od czasu do czasu wpadał w gęstą, śnieżną zawieję. Znowu minęła godzina lotu. Byli nad terenem amerykańskiej okupacji. Nawigator z trudem utrzymywał orientację. Wiatr potęgował się.

Drugi pilot, porucznik Rowiński, zastanawiał się czy major będzie ryzykował nocne lądowanie na lotnisku w Warszawie bez oświetlenia czy też zdecyduje się na lądowanie w Berlinie. Stało się bowiem jasne, że do Warszawy przed nocą nie doleć.

— Ile mamy benzyny?

Mechanik sprawdził zawartość poszczególnych zbiorników. Drugi pilot podsumował i na suwaku wyliczył godzinę.

— Na pięć godzin.

— Hm! — mruknął Sporny. — Przy tej prędkości nie dolećmy do Warszawy.

Nawigator zapowiedział kolejną zmianę kursu. Widoczność pogorszyła się. Niskie, śnieżne chmury dusiły ich coraz bardziej. Lecieli wzdłuż toru. Sporny wygramolił się z fotela.

— Jaworski! Pokaż mapę — powiedział zbliżając się do stolika nawigatora.

Czarna łamana krecha ciągnęła się przez brudne arkusze pięćsetki. Major pochylił się nad stolikiem. Przed sobą mieli pasmo wzgórz.

— Tu jesteśmy — pokazał nawigator. — Za dwadzieścia minut następną zmianę kursu.

— Musimy iść w górę.

— To znaczy musimy wejść w chmury. Wejść to pół biedy, ale jak potem wyjść bez pomocy?

Widoczność spadła do jednego kilometra. Lecieli tuż nad ziemią. W korytarzu czuli się bezpiecznie, były one bowiem jednokierunkowe. Gdy wyjdą z korytarza, mogą łatwo się zderzyć

z innym samolotem. Mało to ich się pęta nad Europą?

Sporny wrócił na swoje miejsce za sterami. Silniki pracowały wprawdzie bez zarzutu, ale prędkość nie przekraczała 220 kilometrów na godzinę.

Wiał czołowy wiatr.

— Zmiana kursu — podał nawigator. — Musimy wejść wyżej, minimum na 600 metrów.

— Lecimy dalej tym samym kursem. Trzymaj się toru. Jaworski, gdzie się znajduje najbliższe lotnisko?

„A więc Sporny decyduje się na lądowanie” — pomyślał drugi pilot. Było to chyba jedyne logiczne rozwiązanie. Do Warszawy nie doleć. Do Berlina daleko i aby tam dotrzeć, należy wyjść z korytarza i co gorsze wejść w chmury. Jedno i drugie przy takiej pogodzie byłoby mocno ryzykowne.

Lecieli nad dwutorową linią kolejową nie wyżej jak 50 metrów. Nie obawiali się niczego. Ostatecznie nikt na torze nie stawia kominów fabrycznych lub masztów. Przelecieli nad paru stacjami, minęli pociągi osobowe i towarowe. Nawigator podsunął pod nos pilotowi arkusz mapy.

— Tu jest najbliższe lotnisko — objaśnił. — Lećmy do następnego skrzyżowania toru z szosą, a potem w prawo mniej więcej trzydzieści stopni. Po paru minutach będziemy nad lotniskiem.

— Dobrze — skinął głową pilot.

Przemknęli nad stacją z stojącym na torze pociągiem. Wpadli w gęstą śnieżycę.

— Uwaga! Zaraz będzie skrzyżowanie.

Drugi pilot podusił maszynę. Prawie kadłubem ocierali się o wierzchołki telegraficznych słupów.

— Jest! Bierz w prawo trzydzieści!

Pilot nacisnął pedał i przekręcił nieco wolant. Tor uciekł w lewo. Lecieli nad osniedziałymi polami. Tuż pod samolotem przesuwali się pojedyncze gospodarstwa.

— Zmniejsz kurs — poradził nawigator — wiatr znosi nas w prawo.

Widoczność tak się pogorszyła, że widzieli tylko to co było pod samolotem. Lotnisko wypadło nagle i niespodziewanie. Najpierw ukazał się długi, szeroki pas betonowy, a potem stojące na skraju hangary i charakterystyczna wieża kontrolna.

— Podwozie! — rozkazał Sporny. Ujął wolant usiłując przyjąć kurs równoległy do pasa. Mechanik przestawił dźwignię. Podwozie powoli wychodziło z obudowy silników. Pas się skończył i znowu lecieli nad osniedziałymi polami.

Pilot położył samolot w prawy, łagodny zakręt. Wkoło widać było tylko szarą ścianę śniegu. Zaczynało kitować szyby. Otworzył boczne okienko. Ostro, zimny pęd powietrza wdarł się do kabiny. Wyprowadził samolot z zakrętu, chwilę leciał na wprost, a potem zaczął zawracać w lewo. Skrzydło omal że dotykało ziemi. Każdej chwili mogli wpaść na wieżę kościelną lub komin fabryczny i zamienić w palące się resztki samolotu.

— Zaraz powinno być lotnisko! — powtarzał Sporny. — Zaraz powinniśmy zobaczyć pas startowy!

Zmniejszył ciśnienie do minimum, aby nie przesmarować. Wlekli się nad ziemią ledwo trzymając się powietrza.

— Jest droga! — zawołał drugi pilot.

Mieli ją przed sobą, nieco w prawo pod kątem około 30 stopni. Pilot podusił samolot, skręcił w prawo, naprowadził na pas i dał znak do zredukowania ciśnienia. Na wypuszczenie klap nie mieli już czasu. Drugi koniec drogi ginał w śnieżycy. Lecieli tuż nad ziemią. Rozpędzona maszyna nie chciała siadać. Wreszcie koła dotknęły betonu, potem ogon. Sporny poprawił się w fotelu.

— Zakitowało niewąsko — zauważył.

— Ale dałmy radę.

PORUCZNIK Stimpson uważał swój dyżur za czczą formalność. Lotnisko zamknięte. Pogoda psia. Nawet wróble chodzą piechotą. Któż tu może przylecieć? Siedział więc w wieżyczce czytając ostatni kryminal i przeklinając gorliwość pułkownika, za którą musi tu tkwić zamiast jechać do Frankfurtu.

Właśnie krwawy Bill ostrzeliwał się policjan-
tom, gdy w pobliżu lotniska zaręczyli silniki.
Stimpson odłożył książkę i zdumiony wyjrzał
przez okno.

„Cóż to za szalencie pęta się po niebie?” —
pomyślał zabierając się do przerwanej lektury.
Jednocześnie zaterkotał telefon.

— Kto tam lata? — dopytywał się pułkow-
nik.

— Nie wiem, panie pułkowniku.

— To proszę zaraz wyjaśnić.

— Yes, sir!

Połączył się z radiostacją. Dowiedział się, że
nikt się nie zgłaszał, z nikim nie rozmawiali
i nikt ich nie wywoływał. Samolot widzieli, a
raczej słyszeli. Przeleciał tuż koło radiostacji,
o mało co nie zaczepiając o maszty. Nad lot-
nisko nadciągnęła zadymka. Widoczność spadła
do kilkuset metrów. Otworzył okno i usłyszał
warkot silników. Po chwili warkot umilkł
i znów się rozległ, ale tym razem jako nie-
równy, charakterystyczny gang kołującego sa-
molotu.

Zdziwiony porucznik zszedł z wieży kontrol-
nej spotykając na dole pułkownika, który właś-
nie nadszedł Jeepem. Spoza śnieżnej ściany
wyłonił się zielony dwusilnikowy dolnopłat
z biało-czerwonymi szachownicami na kadłubie.
Porucznik przypomniał, że takie znaki widział
w Anglii na samolotach jednego z państw pod-
bitych przez Hitlera. Zdaje się, że to były od-
znaki polskiego lotnictwa — przypomniał sobie.

Wraz z pułkownikiem zbliżyli się do samolo-
tu. Załoga wyłączyła silniki. Po chwili lotnicy
zaczęli wychodzić z kabiny. Było ich pięciu,
dziwacznie, różnorodnie ubranych, na końcu
ukazał się zziębnięty dżentelmen w jesionce.
Ten ostatni podszedł do pułkownika i przedsta-
wiając dowódcę polskiej załogi oświadczył, że
włada biegle językiem angielskim i może być
tłumaczem.

— Z Paryża. Wskutek ciężkich warunków at-
mosferycznych byliśmy zmuszeni zboczyć z tra-
sy i wylądować na pierwszym napotkanym
lotnisku. Prosimy o udzielenie pomocy. Jutro
chcemy startować do Warszawy.

Pułkownik jakoś dziwnie popatrzył na nowo
przybyłych, ale był niestychanie uprzejmy i
gościnnie. Obiecał, że wszystko będzie załatwio-
ne „O key” i jeżeli pogoda dopisze, będą mogli
startować do Warszawy.

Nazajutrz pogoda istotnie się poprawiła. Ame-
rykanin obiecał wszystko załatwić, tylko na
chwilę musi pojechać do wyższego dowództwa.

Polska załoga spacerowała po lotnisku, oglą-
dając urządzenia i stojące rzędem potężne
Boeingi. Nadszedł wieczór, pułkownik nie wra-
cał. Rano następnego dnia też go nie było.

Po południu postanowili przejść się do pob-
liskiego miasteczka. W bramie drogę zastąpił
im wartownik prosząc o przepustkę.

— Nie posiadamy żadnych przepustek.

— Sorry! Bez przepustki nikogo mi nie wol-

no wypuścić poza obręb lotniska. Taki jest roz-
kaz pułkownika.

To samo powtórzył oficer służbowy.

Dawało to dużo do myślenia. Czyżby zostali
internowani?

— Jaworski! — odezwał się nagle Sporny. —
Gdzie masz mapy?

— W samolocie.

— Przynieś je do pokoju. Musimy dokładnie
się zorientować gdzie jesteśmy, a potem zasta-
nowimy się co dalej robić.

Nawigator ruszył w stronę polskiego samolo-
tu. Obok maszyny kręciło się paru amerykań-
skich lotników. Podszedł do kabiny, wyjął z
kieszeni klucz, przekręcił go w zamku, a potem
otworzywszy drzwi wszedł do środka.

Podszedł do stolika nawigacyjnego. Wsunął
szufladę z mapami. Była pusta.

Co to znaczy?

Wczoraj zostawił tu cały komplet map i przy-
rządów nawigacyjnych. Zajrzał do szufladki
mechanika. Książki pokładowej nie było. Dla
pewności spojrzął do schowka pierwszego pilo-
ta. Pamięta, że w Paryżu Sporny umieścił tam
komunikat meteorologiczny. Też go nie było.
A więc ktoś plądrował w samolocie! Czego tu
szukał? I jak się dostał? Podszedł do drzwi
awaryjnych załogi. Naciśnął kłamekę. Zamek
nie był zamknięty. Tędy więc ktoś wszedł do
samolotu. Nie mógł to być złodziej. Cóż bowiem
za wartość posiadały stare, zniszczone mapy?

Jaworski opuścił samolot, zamknął drzwi
i udał się w stronę kasyna. Wydawało mu się,
że Amerykanie ironicznie się uśmiechają. W po-
koju złożył relację Spornemu. Nie było wątpli-
wości, że Amerykanie rewidowali samolot, cze-
goś tam szukając. Ale czego? — zachodził w
głowę.

— A nie mówilem, kurka na wodzie — zło-
cił się Kowalczyk — że przez tę kanapę coś nas
spotka? Trzeba było ją zostawić w Paryżu.

— Nie gadaj bzdur — zachnął się Sporny —
co ma do tego kanapa? Jeżeli jutro nie będzie
pułkownika, jeden z nas musi pojechać natu-
ralnie incognito, do Frankfurtu, do Polskiej
Misji Wojskowej.

Na wycieczkę wyraził chęć Rowiński. Znał
dość dobrze język niemiecki, posiadał czarny,
skórzany płaszcz i mógł udawać Amerykanina.
Dyplomata natomiasz zaofiarował pomoc finan-
sową w postaci marek.

NASTĘPNEGO dnia pułkownik nadal był
nieobecny, Rowiński postanowił opu-
ścić lotnisko po angielsku, w czasie
śniadania. Podano je jak zwykle grzecz-
nie i w obfitej ilości. Rowiński zjadł szybko
i nie żegnając się ustął od stołu, przechodząc
do obszernego hallu kasyna. Ubrał się w skó-
rzaną kurtkę i wszedł do pomieszczenia ozna-
czonego „00”. Zamknął za sobą drzwi i otwo-
rzył okno. Wychodziło ono na nieduży ogródek
pokryty śniegiem. W odległości niecałych pię-
ciu metrów biegło żelazne ogrodzenie na pod-

murówce, a za nim szosa. W prawo około 200
metrów znajdowała się wartownia i główny
wjazd na teren lotniska. Rowiński wyskoczył
do ogródka, podbiegł do ogrodzenia. Spojrzał
na okna kasyna — nikt nie wyglądał. Wdrapał
się po żelaznych sztachetach na górę i prze-
skoczył na drugą stronę.

Spokojnie pomaszzerował w lewo. Szybkiem
krokiem oddalał się od zbyt gościnnego lotni-
ska amerykańskich sił powietrznych.

Mineło go parę samochodów wojskowych, kil-
ka prywatnych osobowych, ale jadących w prze-
ciwnym kierunku. Wreszcie ukazał się „Mer-
cedes” podążający w tę samą stronę. Zatrzymał
wóz, zapakował się do środka i po niecałej go-
dzinie dojechał do miasteczka w dolinie. Z da-
leka było już widać czerwony stacyjny budy-
nek. Postanowił wysiąść. Podziękował za pod-
wiezienie i ruszył w stronę stacji.

Wieczorem opuszczał frankfurcki dworzec.
Nie wiedział co dalej robić.

Na razie postanowił pospacerować po mieście.

Po drugiej stronie ulicy zobaczył jarzący się
napis „Restaurant”; podszedł bliżej: „Nur für
alliierten Soldaten” wyjaśniał drugi napis. —
Ostatecznie jestem alianckim żołnierzem — po-
myślał wchodząc do środka. Z miną generała
oddal do szatni skórzany płaszcz i czapkę. Sta-
nął przy wejściu do dużej sali, uważnie się roz-
glądając. Zobaczył to czego szukał. Przy jed-
nym ze stolików siedzieli paru oficerów w pol-
skich mundurach. Podszedł do nich i przedsta-
wiwszy się powiedział kim jest, po co i jakim
sposobem tu się znalazł. Najstarszy z oficerów,
podpułkownik, zapraszającym gestem wskazał
krzeselko. Rowiński dokładnie opowiedział hi-
storię zatrzymania polskiego samolotu.

— To bardzo ciekawe — stwierdził podpuł-
kownik. — Czego oni mogą od was chcieć? Ju-
tro wyjaśnimy tę sprawę. Pewnie jesteście głod-
ni, poruczniku? Zamówię dla Was kolację. Na
razie wypijmy.

Rowiński przenocował w mieszkaniu jednego
z oficerów Misji, a od rana zaczęła się błyska-
wiczna akcja. Kilka telefonów do amerykań-
skich dowódców wyjaśniło sytuację. Zapewnia-
no, że to jakies nieporozumienie, że polski sa-
molot każdej chwili może startować do Warsza-
wy. Podpułkownik załadował się więc z Rowiń-
skim do samochodu Misji i po godzinnej jeździe
znaleźli się na lotnisku.

Amerykański dowódca przeproszał zapewnia-
jąc, że wyjechał zapominając po prostu wydać
odpowiednie instrukcje. Nie wierzyli naturalnie,
uważając tłumaczenie za dyplomatyczny wy-
bieg. Czego jednak naprawdę Amerykanie
chcieli od nich? Co miała na celu rewizja sa-
molotu? Cały sprzęt nawigacyjny znalazł się już
na miejscu. Dopełniono zbiorniki paliwa, ame-
rykańscy lotnicy pomagali Kowalczykowi za-
puścić silniki. Załoga szykowała się do odlotu
oczekując na drugiego pilota. Podpułkownik
zbliżył się do samolotu zaglądając ciekawie do
środku.

— Cóż to, zajmujecie się rewindykacją mie-
nia muzealnego? — zapytał przyglądając się
kanapie.

Major uśmiechnął się, a mechanik skrzywił
się jakby napił się octu.

POZAJMOWALI miejsca w kabinie. Dy-
plomata rozsiadł się na kanapie. Pod-
grzane silniki pracowały równo i jed-
nostajnie, Kowalczyk wyskoczył z sa-
molotu i wyjmował szpilki podwozia. Obszedł
jeszcze raz maszynę. Obok stało paru amery-
kańskich lotników.

— Chiopaki, lećcie do Warszawy? — zapytał
jeden z nich po polsku.

— Tak! A ty jesteś Polakiem?

— A no! Z Chicago. Przyjechałem tu bić
Germanów.

— Powiedz mi, bracie rodaku, czemu wasz
pułkownik nie chciał nas wypuścić?

— Nie wiecie dlaczego?

— Nie!

— Gdy wyście lądowali, była taka śnieżnica
i tak nic nie było widać, że on powiedział: Oni
muszą mieć jakiś specjalny sekretny stejszen do
lendig bez widoczności! I kazał tego szukać.

— I co? Nie znaleźliście?

— No nie!

— Czemuś bracie rodaku od razu tego nie
powiedział? My byśmy wam ten sekretny stej-
szen pokazali.

— A gdzie go macie?

— W kanapie, człowieku. W kanapie. Po co
byśmy wozili tego grata!

Amerykański Polak przyglądał się zdumiony
i zdziwiony. Kowalczyk wdrapał się do kabiny
zatrzaszczając drzwi.

Lewy silnik zawył i obrócił samolot. Po chwi-
li oba dmuchnęły śniegiem w stronę Ameryka-
nów i samolot pokoiłował na start.



Rodzina „Jaskółek”

NAJSŁYNNIEJSZY SZYBOWIEC POLSKI LUDOWEJ

ANDRZEJ BŁASIK

DZIESIĘĆ lat temu w małej sali Instytutu Szybownictwa ciemno było od dymu. Z całej Polski zjechał s'ę inżynierowie, piloci, instruktorzy, aby wziąć udział w konferencji, której owo-
cem miały być warunki techniczne do budowy dwóch wysokowy-
czynowych szybowców.

Tak więc 7 lutego 1950 roku stał się dniem narodzin projektów „Jaskółki” oraz „Bociana”. Od tego czasu upłynęło dziesięć lat. Dla „Jaskółek” minął już okres największej świetności — zastępo-
wane przez „Foki” czy „Zefiry” powoli zaczęły odsuwać się w cień. Za kilka lat ostatnie egzem-
plarze zakończą swą służbę w aeroklubach, z czasem zapomnimy o nich — przejdą do historii pol-
skiego, a nawet światowego szy-
bownictwa, zapisawszy się w niej złotymi zgłoskami. Przejdą do hi-
storii jako najsłynniejsze szybow-
ce polskie wszystkich czasów.

Ostatnia wersja rodziny „Jaskół-
lek” — „Jaskółka-3 ter-ZO” róż-
ni się ogromnie od swojej o dzie-
sięć lat młodszej siostry. Jest to
szybowiec zupełnie nowy, mający
inny kształt zewnętrzny, kon-
strukcję, technologię produkcji,
własności lotne i wykończenie.

O tych wszystkich przeobraże-
niach, które przechodziła „Jas-
kółka” postaram się opowiedzieć.

NARODZINY I ROZWÓJ SZYBOWCA

PROTOTYP „Jaskółki” zaprojektowano w Biu-
rze Konstrukcyjnym
Szybowcowego Zakładu
Doświadczalnego przez
zespół konstruktorów
pod kierunkiem mgr inż. Tadeusza
Kostki. Szybowiec przeznaczono do
wykonywania przelotów szybkości-
owych oraz lotów wysokościowych,
co wymagało od niego dużej po-
prawności pilotażu i dopuszczenia
do lotów w chmurach. Ze względu
na masowy użytek w aeroklubach
należało przewidzieć szybką montaż
i demontaż oraz prostotę obsługi.
Miał on być również dopuszczony
do pełnej akrobacji. Tak w skrócie
przedstawiały się warunki technicz-
ne.

W efekcie szybowiec został zapro-
jektowany w układzie wolnonośne-
go średniopłata, co pozwalało umie-
ścić wygodnie pilota i duże бага-
żniki w skrzydłach (dostępne w cza-
sie lotu). Płat trapezowy o zbliżno-
ści 1:3,5 i wydłużeniu 18,8. Głównym
elementem przenoszącym zgi-
nanie został dźwigar skrzynkowy,
skręcanie przenosił dwuobwodowy
keson. Mechanizację stanowiły kła-
py, lotki szczelinowe oraz hamulce
aerodynamiczne. Kadłub konstrukcji
skorupowej posiadał osłonę odsuwa-
ną do tyłu i jednocześnie lekko
podnoszoną do góry, z możliwością



Pilot doświadczalny A. Zientek pozuje do filmu po wylądowaniu na SZD-17X.
Stoją do prawej: mgr inż. T. Kostka i mgr inż. J. Dyrek.

odrzućcia w locie. Specjalny na-
cisk położono na automatyczne łą-
czenie napędów skrzydeł i usterze-
nia wysokości.

Wypożyczenie szybowca było jak
na ówczesny stan techniki szybow-
cowej rewelacyjne.

Pośiadał on:

- płoż z uchwytem przeciwtra-
wersowym oraz kółko gumowe
zaopatrzone w hamulec szczęko-
wy sprzężony z hamulcem aero-
dynamicznym,
- sprzężenie lotek z klapami w
ten sposób, że lotki wychylały się

zawsze o połowę kąta wychyle-
nia klap,

- uchwyty do noszenia wciągane w
locie, z przodu i z tyłu szybow-
ca,
- uchwyt na końcu skrzydła do
kotwiczenia,
- specjalne uszczelnienie kabiny,
chroniące pilota przed deszczem
oraz przeciągami,
- wygodne siodełko, zaopatrzone w
zwalniacz pasów plecowych na-
stawiany w locie,
- przestawne w locie pedały (z
możliwością blokady na ziemi),
- drążek sterowniczy z wyważeniem
sprężynowym, posiadający możli-
wość blokowania na ziemi,
- pełny zestaw przyrządów pokła-
dowych (9 szt.),
- aparaturę tlenową dostępną w
całości w locie,
- centralny układ napędu klap
i regulacji pedałów,
- urządzenie kompensujące skróty
liniek napędowych lotek w nio-
skich temperaturach na dużych
wysokościach.

Po wykonaniu projektu do pracy
przystąpił warsztat mieszczący się
wówczas w starym pomieszczeniu w
Białej. Borykając się z trudnościami
warsztatowcy oddali wreszcie
szybowiec oblatywaczom i 21 wrześ-
nia 1951 roku pilot doświadczalny
Adam Zientek wykonał pierwszy lot
na szybowcu SZD-8 „Jaskółka” no-
szącym numer fabryczny SP-1222.
Egzemplarz ten posiadał bardzo ma-
łą sterowność poprzeczną oraz dość
poważne usterki jak: zacinał się
klap, osłony i niesamowite „bucze-
nie”.

Rozpoczął się żmudny okres prób.
Ogółem wylatano na obu szybow-
cach prototypowych 70 godzin, w
czasie których okazało się, że wiele
awangardowych urządzeń przyniosło
więcej kłopotu jak korzyści. I tak:
regulacja pedałów okazała się bar-
dzo trudna, kółko napędu klap u-
ciążliwe w obsłudze (aby uzyskać
pełne wychylenie klapy należało
wykonać bardzo wiele obrotów), na-
prężacz pasów wadliwy w działaniu,
napędy lotek, klap i hamulców nie-
pewne itd.

SZD-3 bis „Jaskółka-O”.



Aby naocznie przekonać się o możliwościach nowego szybowca, przeprowadzono próby porównawcze z „Muchą-ter”, które dały następujące wyniki:

przy prędkości 130 km/h — duża przewaga szybowca „Jaskółka”,
przy prędkości 100 km/h — wyraźna przewaga szybowca „Jaskółka”,

przy prędkości 80 km/h — nieznaczna przewaga „Jaskółki”,
przy prędkości 60-70 km/h — nieznaczna przewaga „Muchy-ter”.

Jak z tego zestawienia wynika, szybowiec miał „zryw”, był lepszy od „Muchy-ter” na dużych prędkościach, a tym samym bardziej się nadawał do wykonywania nowych zadań postawionych przed szybownikami. Natomiast bardzo poważnym mankamentem dyskwalifikującym go był płaski korkociąg. Nie wiele brakowało, a wykonujący pomiar pilot (A. Zientek) musiałby opuścić kabinę szybowca na wysokości... 2000 m. Otóż w czasie wprowadzania z korkociągu napór na drążek był tak duży, że nie mogąc sobie dać rady jedną ręką zaczął pomagać drugą. W rezultacie skreślił o około 30° sterownicę, wobec czego gdy lotki znajdowały się w neutralnym — drążek dotykał burty szybowca. Pilot zaryzykował dalszy lot, otworzył hamulce i lotem prostym wylądował na lotnisku.

W związku z tymi nieprawidłowościami zaszła konieczność przebadania tego zjawiska przed przystąpieniem do opracowania seryjnej dokumentacji technicznej. W tym celu pierwszy prototyp został odpowiednio przekonstruowany, otrzymując nazwę SZD-8-2 „Jaskółka”.

Przeróbka polegała głównie na wydłużeniu kadłuba, powiększeniu usterzeń ze zmianą linii podziału ster-statecznik. Pierwszy lot na tak zmienionym szybowcu wykonano 16 marca 1952 roku, a cały program oblotów zakończono w stosunkowo krótkim czasie, bo już do 30 sierpnia tegoż roku.

Jak wykazały pomiary w locie, zastosowane zmiany wpłynęły zasadniczo na przebieg korkociągu doprowadzając go do zupełnej poprawności. Relacja pilota z lotu doświadczałnego brzmiała: „korkociąg prawidłowy — stromy, prędkość 80 — 90 km/h, prędkość opadania około 21 m/sek, czas i zwitki średnio 3 sekundy, wyprowadzenie łatwe z lekkim opóźnieniem”. Jako ciekawostkę podają, że w czasie badań w locie zmienionego prototypu jeden tylko oblatywacz Adam Dziurzyński wykonał 1000 (!) zwitek korkociągu.

Oczywiście jest, że wszystkie te zmiany i pomiary poprzedziła analiza zagadnienia korkociągu na drodze teoretycznej, a którą wykonał mgr inż. Władysław Nowakowski.

Ponieważ pod względem stateczności, siły sterowania i poprawności pilotażu szybowiec nie budził zastrzeżeń, przystąpiono do opracowania dokumentacji technicznej na

budowę serii, uwzględniając cały szereg zmian natury konstrukcyjnej i użytkowej.

Drugi prototyp „Jaskółki” noszący numer fabryczny SP-1223 i oblatany 3 grudnia 1952 roku różnił się od pierwszego dość znacznie, a mianowicie:

- posiadał większe lotki o zmienionym obrysie,
- wyeliminowano w nim sprzężenie lotki z klapą, co pociągnęło zmianę całego napędu lotki i klapy,
- usunięto kompensator cieplny,
- zmodyfikowano kształt kadłuba za osłoną (celem zlikwidowania złośliwego „buczenia”),
- zmieniono połączenie napędów skrzydło-kadłub,
- przekonstruowano urządzenie do zamykania i otwierania osłony.

Mając za sobą doświadczenia nabyte przy homologacji i próbnej eksploatacji szybowców SP-1222 i SP-1223 — zespół w składzie inż. inż.: Justyn Sandauer, Adam Skarbiński i Roman Zatwarnicki przystąpił do prac nad „useryjowaniem” istniejącej dokumentacji prototypowej. Po wprowadzeniu różnych zmian i ulepszeń, usunięciu usterek, nowy seryjny egzemplarz szybowca otrzymał nazwę SZD-8 bis „Jaskółka”. Zespół pracując od świtu do nocy kończy dokumentację w bardzo napiętym terminie, przekazując ją warsztatowi. W efekcie budowę szybowca zakończono w grudniu i 24 grudnia 1952 roku Adam Zientek oblatął pierwszy seryjny egzemplarz SZD-8 bis, noszący numer rejestracyjny SP-1305.

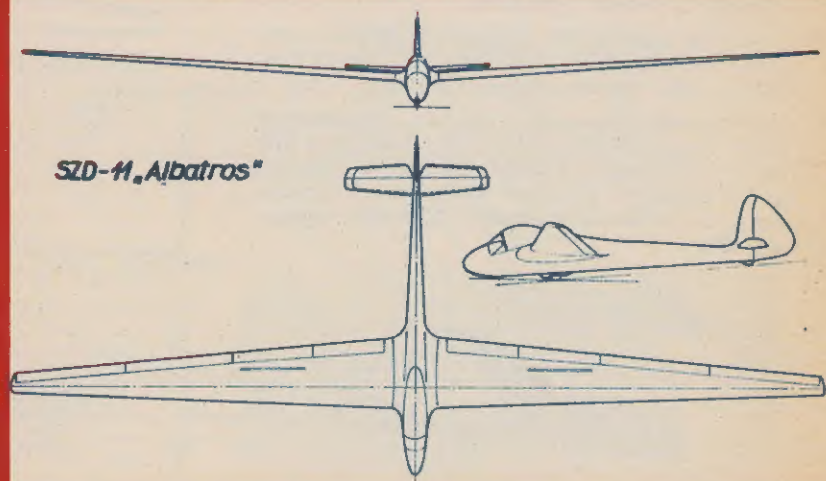
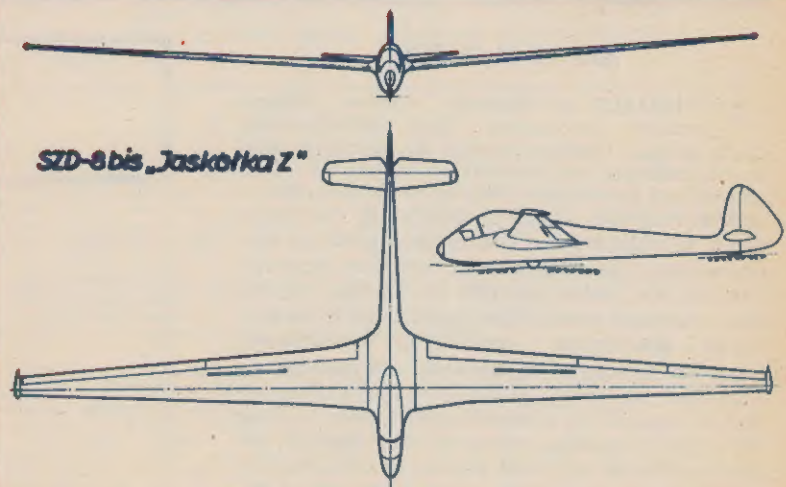
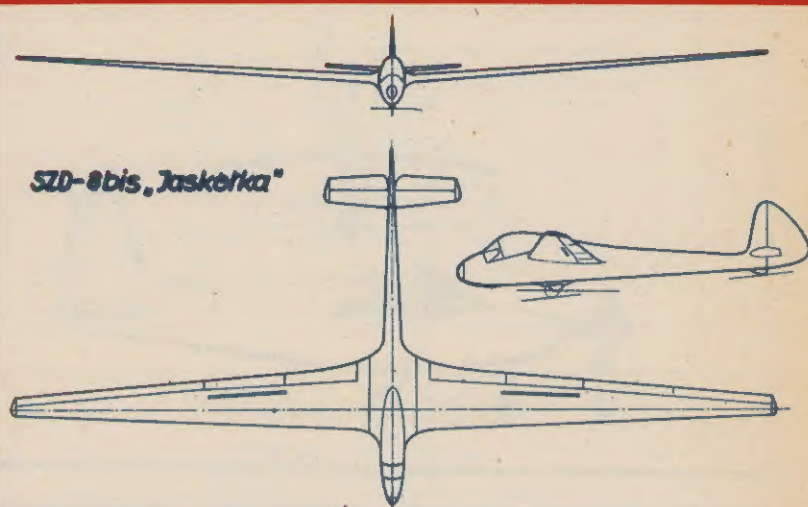
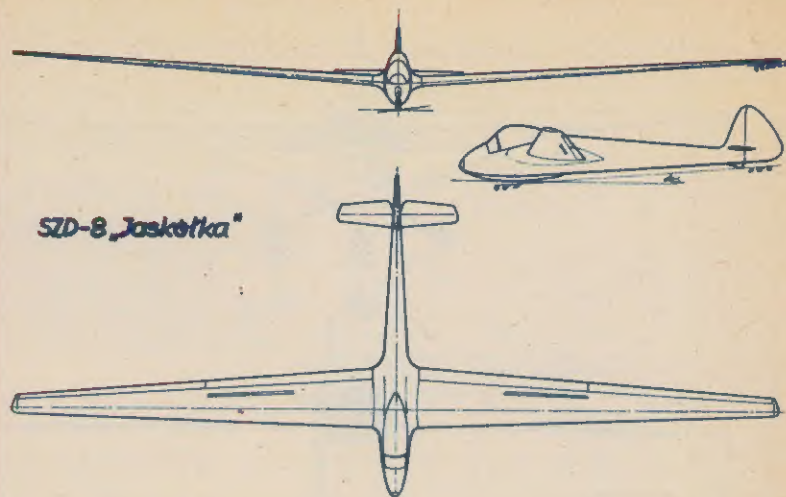
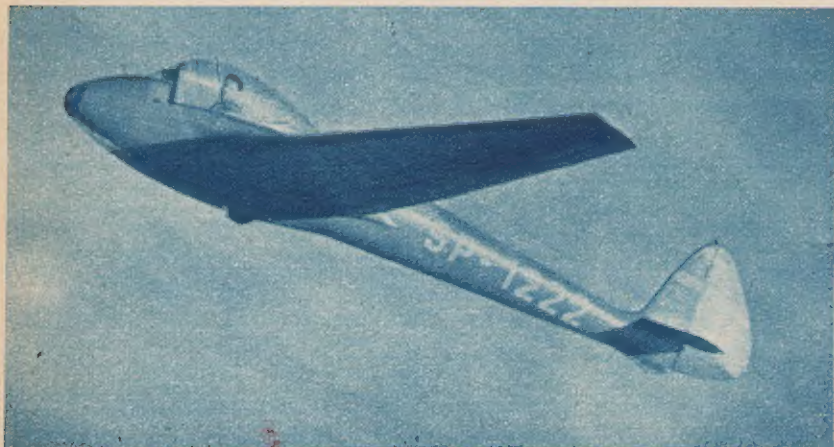
Nowa „Jaskółka” różniła się od prototypów:

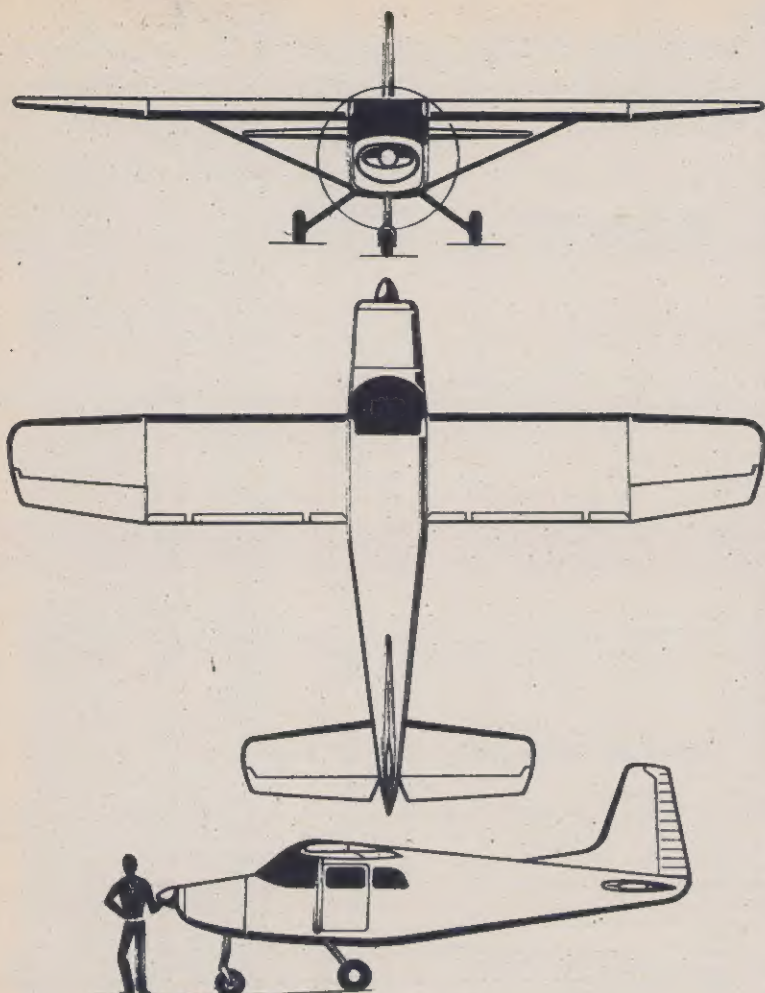
- zmienionym kształtem kadłuba za osłoną,
- zmienionym przejściem skrzydło-kadłub,
- modyfikacją „nosa” kadłuba,
- stylizacją „ogona”,
- zmienioną konstrukcją hamulców aerodynamicznych (jednopłytkowe, zamiast dwupłytkowych) i ich napędów,
- zmienioną konstrukcją całej sterowni, a w szczególności napędów lotek,
- zmienioną konstrukcją napędów klap,
- zmienioną konstrukcją osłony i jej zamków,
- zmienioną konstrukcją czoła dźwigara oraz mostu centralnego,
- zastosowaniem częściowo wciąganego podwozia,
- zlikwidowaniem przeciągu przez zasłonięcie otworów zaczepu.

Szybowiec poddany został pełnej próbie fabrycznej i państwowej oraz próbnej eksploatacji podczas... Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie w roku 1953. Startowali na nim poza konkursem w różnych konkurencjach piloci doświadczalni: Abtawicz, Bojanowski, Dziurzyński i Zientek.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Historyczny moment: Pierwszy lot prototypu szybowca SZD-8 „Jaskółka”, pilotowanego przez Adama Zientka.





SAMOLOT specjalny skróconego startu CL-402 został zaprojektowany przez zespół Lockheed'a w Marietta (USA), ale jest przeznaczony do produkcji w meksykańskiej wytwórni Azcarate (stąd drugie oznaczenie LA-60). Przewiduje się również zakup licencji przez Włochy (Air-Macchi). W ten sposób Amerykanie próbują stworzyć samolot przeznaczony na eksport drogą potaniaenia robocizny, która w USA jest b. droga.

Lockheed-Azcarate CL-402 jest jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Samolot może unieść 6 osób w wersji „Utility” (CL-402-2-5) lub wygodniej — cztery osoby — w wersji „De Luxe” (CL-402-2-4). Wszystkie fotele (poza fotelem pilota) mogą być w krótkim czasie wymontowane, co stwarza możliwość zabrania ładunku o ciężarze 525 kg i objętość 5 m³ (l). Można również przystosować samolot do prac rolniczych.

Skrzydła konstrukcji jednodźwigarowej. Profil w części centralnej NACA-23012 przechodzi w profil NACA-4412 na końcach. W skrajnych częściach umieszczone są szerokie lotki, natomiast całą rozpiętość centralnej części skrzydeł zajmują duże kłapy — poszerzacz Fowler'a.

Kadłub o przekroju prostokątnym, konstrukcji półskorupowej. Wygodny dostęp do kabiny zapewniony jest przez drzwi umieszczone po obu stronach, przy czym prawe drzwi umieszczone są w dużej klapie (1 370 x 1 100 mm) otwieranej do góry.

Podwozie trójkołowe, stałe. Przednie podwozie na wolnonośnej goleni z amortyzatorem olejowo-powietrznym. Główne golenie wolnonośne z rur stalowych odgiętych do tyłu i pracujących na gięcie. Silnik Continental 10-470-C o mocy 250 KM. (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 12,00 m	Prędkość max.	— 240 km/h
Długość	— 8,55 m	Prędkość ład.	— 80 km/h
Wysokość	— 3,20 m	Prędkość wznosz.	— 4,5 m/sek
Pow. nośna	— 19,51 m ²	Pułap	— 4 900 m
Ciężary:		Zasięg	— 850 km
Ciężar własny	— 820 kg	Start na przeszkodzie 15 m	— 320 m
Ciężar całkowity	— 1 605 kg	Łądowanie znad przeszkody 15 m	— 320 m
Obciążenie pow.	— 82,9 kg/m ²		
Obciążenie mocy	— 6,4 kg/KM		

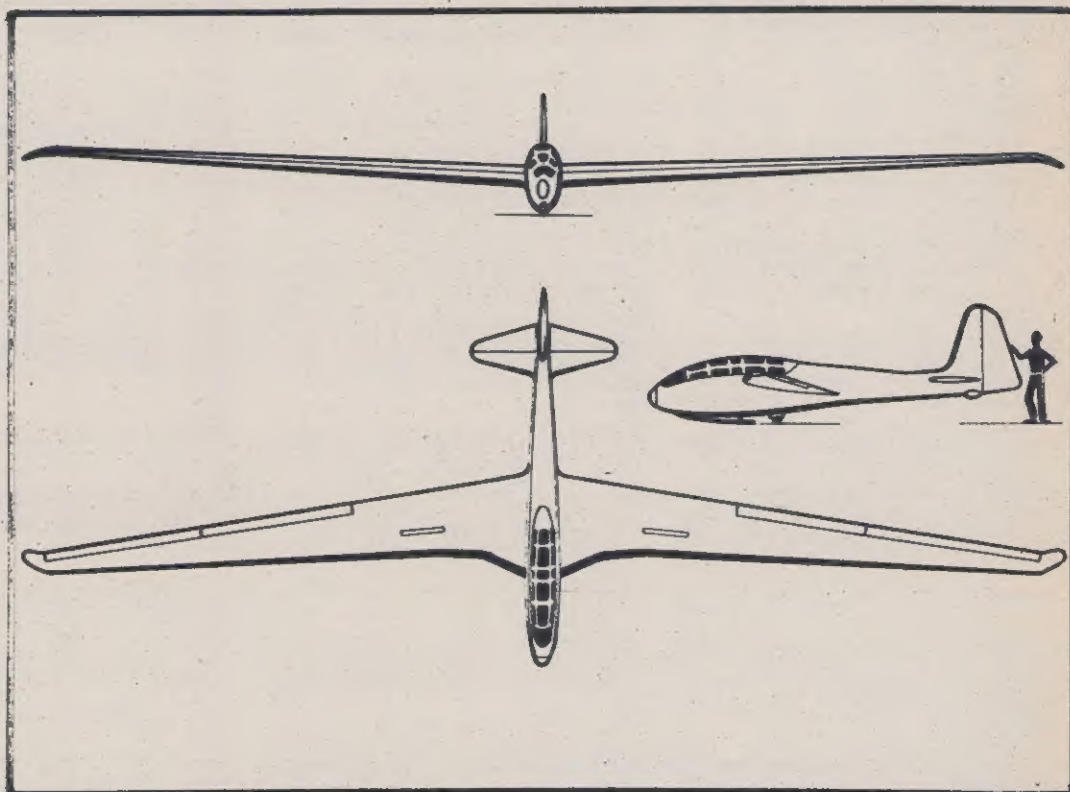
KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

MAI SZ-16 • ZSRR

ISTNIEJĄCA w Moskwie wyższa lotnicza uczelnia techniczna MAI (Moskiewskij Awiacjonnyj Institut) oprócz działalności naukowej zajmuje się również sporadycznie konstrukcjami lotniczymi. Tam to właśnie w 1951 r. pod kierunkiem profesora uczelni B. Szeremietiewa zaprojektowano i wykonano prototyp wy czynowego, dwumiejscowego szybowca przeznaczonego na słabe warunki termiczne. Szybowiec otrzymał nazwę MAI Sz-16. Jest to wolnonośny średniopłat konstrukcji drewnianej. Skrzydła o dużym wydłużeniu odznaczają się charakterystycznym obrysem. Przykadłubowe części skrzydeł są znacznie poszerzone, a dolne ich części wykazują wyraźny skos ujemny (do przodu). Końce skrzydeł zagięte w dół i do tyłu spełniają rolę ochraniaczy przy lądowaniu. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowo-kesonowa, z kesonem noskowym ze sklejki. Lotki dzielone. Hamulce płytowe typu DFS.

Kadłub konstrukcji skorupowej. Bogato oszklona kabina załogi (nie wystająca z obrysu kadłuba) mieści dwóch pilotów (tandem).

Usterzenie klasyczne, o obrysie trapezowym. Stery kryte płótnem. Podwozie składa się z płozy amortyzowanej blokiem gumowym i stałego koła, częściowo ukrytego w kadłubie i położonego za środkiem ciężkości. Zderzak ogonowy. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężar całkowity	
Rozpiętość	— 20,00 m	Obciążenie pow.	— 25,9 kg/m ²
Długość	— 8,62 m	Osiągi:	
Wysokość	— 2,37 m	Doskonałość (max.)	— 27
Pow. nośna	— 22,02 m ²	Min. prędkość opad.	— 0,8 m/sek.
Wydłużenie	— 18,2	Prędkość ład.	— 50 km/h
Ciężary:		Max. prędkość holow.	— 125 km/h
Ciężar własny	— 381 kg		



Samolot myśliwski

PZL - 50 „JASTRZĄB”

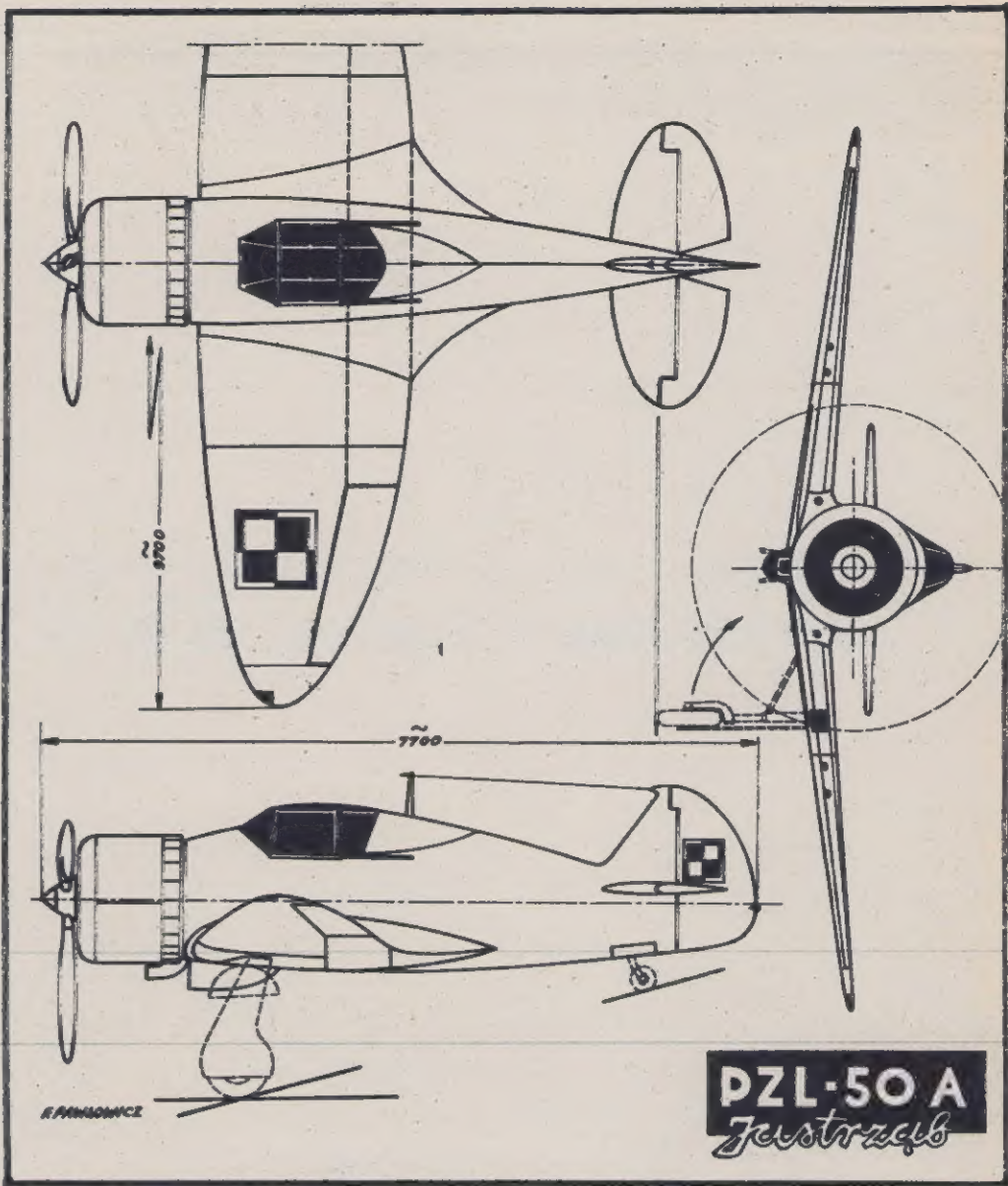
SAMOLOT myśliwski PZL-50 „Jastrząb” konstrukcji inż. W. Jakimiuka zbudowany został w drugiej połowie 1938 r., a przy końcu tegoż roku przewidywano rozpoczęcie pierwszych lotów fabrycznych. Ze względu jednak na opóźnione dostarczenie zakupionego w Anglii podwozia, oblot prototypu nastąpił w początkach 1939 r. Samolot ten miał wypełnić lukę powstałą w wyposażeniu lotnictwa myśliwskiego, gdyż wówczas samoloty P-7 i P-11 należały już do sprzętu przestarzałego. To też było przyczyną, że samolot PZL-50 „Jastrząb” został zamówiony w ilości 300 egzemplarzy z silnikiem Bristol „Merkury-VII” o mocy 840 KM, jeszcze przed sprawdzeniem spodziewanych osiągnięć w lotach homologacyjnych. Z chwilą objęcia stanowiska dowódcy lotnictwa przez gen. Kalkusa zamówienie to obniżono do ilości 30 egzemplarzy próbnej serii.

Budowa prototypu i później wyniki lotów fabrycznych otoczone były wielką tajemnicą, a dookoła tej nowej konstrukcji krążyły fantastyczne wprost legendy. W rzeczywistości pierwszy prototyp „Jastrzębia” oznaczony PZL-50A ze względu na moc silnika osiągał prędkość max. 450 km/h, niższą od prędkości obliczeniowej, a jednocześnie wymagał pewnych

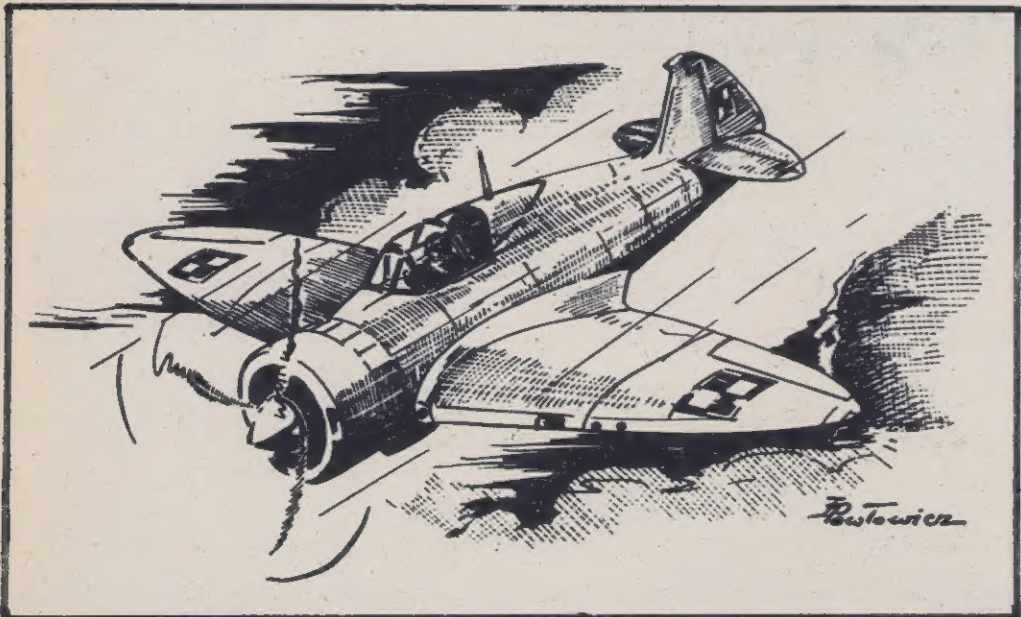
przeróbek konstrukcyjnych (przesunięcia usterzenia poziomego). Prototypy budowane były w PZL — Wytwórnia Płatowców Nr 1 Warszawa-Okęcie, natomiast budowa seryjna miała nastąpić w PZL — Wytwórnia Płatowców Nr 2 w Mielcu, w nowopowstałej wytwórni, w której rozpoczęta została seryjna budowa bombowców PZL-37 „Łoś” B.

Drugi prototyp „Jastrzębia” był wyposażony w silnik gwiazdowy Gnome-Rhone 14 K o mocy 870 KM. Osiągi tej drugiej wersji nie są niestety znane. Ostatecznie seryjna budowa „Jastrzębia” została zaniechana.

PZL-50 „Jastrząb” był jednomiejscowym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej z wciągającym podwoziem, przewidzianym do silników o układzie gwiazdowym. Płat o dość znacznej głębokości w części przykadłubowej o obrysie eliptycznym, posiadał pokrycie z gładkiej blachy duralowej. Klapy typu „krokodyl” znajdowały się wzdłuż całej rozpiętości płata między lotkami. Płat trójdzielny: w części środkowej płata umieszczone było podwozie, zbiorniki paliwowe oraz uzbrojenie. Kadłub o przekroju eliptycznym, konstrukcji półskorupowej. Usterzenie wolnonośne, całkowicie metalowe. Ster kierunku posiadał klapkę



PZL-50 A
Jastrząb



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	ok. 9,70 m
Długość	ok. 7,70 m
Ciężar własny	ok. 1 900 kg
Ciężar max.	ok. 2 400 kg
Prędkość max.	ok. 450 km/h
Zasięg	ok. 750 km

Flettnera. Podwozie wciągane do wewnątrz w skrzydła i całkowicie osłonięte blachami. Kołko ogonowe wciągane do wnętrza kadłuba. Silnik zakryty był osłoną NACA z żaluzjami regulującymi chłodzenie. Przewidziana była instalacja radiowa nadawczo-odbiorcza oraz

pełna instalacja dla lotów nocnych. Śmigło przestawialne trójiłopatowe, duralowe. Uzbrojenie samolotu „Jastrząb” składało się z 2 działek 20 mm i 4 karabinów maszynowych 7,7 mm. Przewidziano też ładunek bomb — 100 kg.

FELIKS PAWŁOWICZ

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84858. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 14.VII.1940 R.



„SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

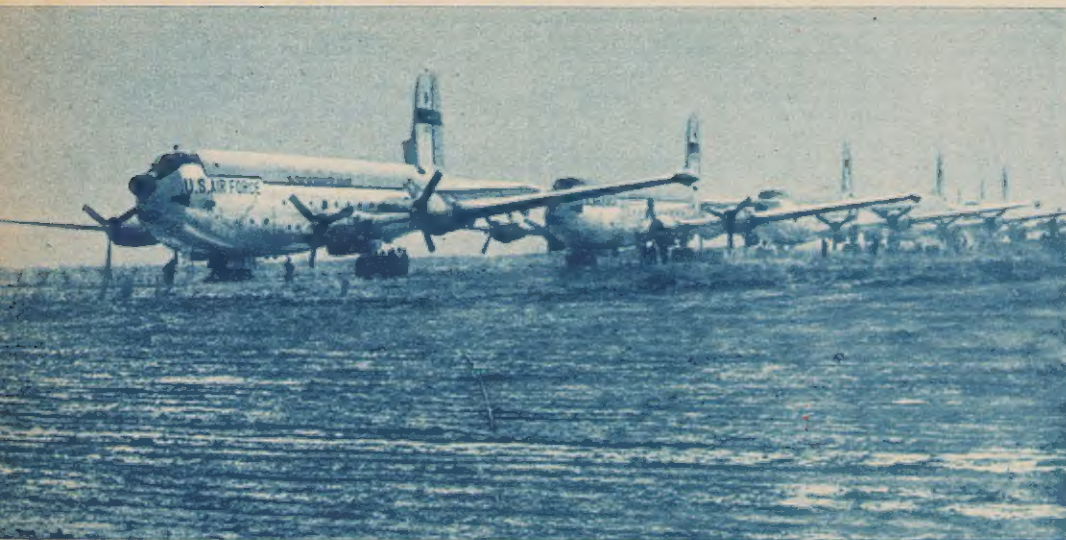
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Tel. 4-00-61-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).

Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

* RAKIETA PO ŚWIECIE *



Z POMOCĄ CHILE

Cały świat pospieszył z pomocą ofiarom straszliwego trzęsienia ziemi w Chile. Na zdjęciach: Samoloty transportowe z lekarstwami, środkami opatrunkowymi, żywnością i odzieżą po wylądowaniu na jednym z lotnisk w Chile (wyżej z lewej). Z prawej: Wylądunek z samolotów.

NA LINII BERLIN — MOSKWA



Od 1 kwietnia br. kursują na linii Berlin — Moskwa turbośmigłowe samoloty pasażerskie Il-14 towarzysząc „Deutsche Lufthansa” (NRD). Czas przelotu: 2 godz. 35 min. Na zdjęciu wyżej: Il-15 na lotnisku w Berlinie.

DO CHOREGO

Radziecki śmigłowiec sanitarny Mi-1 z lekarzką na pokładzie wystartuje za chwilę do lotu na ratunek ciężko chorego kolehożnika, którego trzeba przewieźć do szpitala w tajgi syberyjskiej.



RAKIETY NA ŚMIGŁOWCU

Zdjęcie z prawej pokazuje moment odstrzelenia ze śmigłowca HUS-1 rakiety kierowanej zdalnie drogą radiową z pokładu śmigłowca. Śmigłowiec leciał na wysokości 150 m z prędkością 160 km/h.



Powietrzny olbrzym

W celu lepszego obsłużenia ruchu nad Atlantykiem między Anglią i Ameryką angielskie zakłady Vickers budują olbrzymi samolot o czterech silnikach odrzutowych, Vickers Super V.C.10. Hość miejsc pasażerskich — 260. Pierwsze loty — r. 1964.



Współcześni rozbójnicy.

„Aero-Revue”

